VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 134)
z dnia 25 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 134)

25 października 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat stopnia realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023, wykorzystania środków unijnych oraz szczegółowego przedstawienia ilości kilometrów wybudowanych dróg krajowych i autostrad, ilości rozstrzygniętych przetargów, kosztów budowy 1 km dróg i autostrad za okres październik 2015 r. – październik 2017 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Kondraciuk** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Rafał Bałdys** wiceprezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Aleksander Kabziński** prezes Polskiego Związku Producentów Kruszyw, **Andrzej Tracz** przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Drogownictwa NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Wojciech Trojanowski** członek zarządu Strabag sp. z o.o., **Andrzej Wyszyński** prezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram obrady Komisji Infrastruktury. Jest to nasze kolejne posiedzenie w dzisiejszym pracowitym dniu. Witam pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz z towarzyszącymi mu osobami. Nie ma z nami jeszcze szefa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ale widziałem go na korytarzu. Z pewnością za chwilę się pojawi.

Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, czyli na wniosek grupy posłów, jaki został przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 29 września 2017 r. Tematyka obrad jest następująca: informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat stopnia realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014–2023, wykorzystania środków unijnych oraz szczegółowego przedstawienia ilości kilometrów wybudowanych dróg krajowych i autostrad, ilości rozstrzygniętych przetargów, kosztów budowy 1 km dróg i autostrad za okres październik 2015 r. – październik 2017 r.

Czy są na sali przedstawiciele wnioskodawców, pani poseł Aldona Młyńczak lub pan poseł Cezary Grabarczyk? Widzę panią poseł Młyńczak. Dzień dobry, pani poseł. Proszę o uzasadnienie wniosku.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, dzisiejsze posiedzenie, zwołane na wniosek posłów Komisji Infrastruktury, jest podyktowane troską o polskie inwestycje drogowe. Szczególnie chcemy się przyjrzeć, w jaki sposób przebiegała realizacja tych inwestycji w okresie od października 2015 r. do chwili obecnej, czyli do października tego roku. Chcemy się dowiedzieć, w jakim stopniu został

zrealizowany Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014–2023, jaki jest aktualnie stopień wykorzystania środków unijnych, ile kilometrów dróg szybkiego ruchu i autostrad wybudowano w okresie ostatnich dwóch lat, ile umów na budowę dróg podpisano i na ile kilometrów te umowy opiewają, ile rozpoczętych projektów zostało zakończonych i czy stało się to w planowanym terminie oraz jak kształtuje się koszt budowy 1 km autostrady i 1 km drogi ekspresowej w umowach podpisanych przez resort infrastruktury? Chcielibyśmy także usłyszeć, ile ogłoszono przetargów związanych z programem budowy dróg w latach 2015–2017 oraz ile z tych przetargów zostało rozstrzygniętych?

To tylko podstawowe pytania. Jest ich w rzeczywistości o wiele więcej. Jeżeli, zdaniem premiera Morawieckiego, w polskiej gospodarce jest tak dobrze, to chcielibyśmy zrozumieć, dlaczego jest tak źle w obszarze inwestycji, gdzie – można powiedzieć – obserwujemy zapaść inwestycyjną. Firmy nie inwestują, gminy nie inwestują, wydatki inwestycyjne w skali ogólnej spadły o prawie 20%. W tej sytuacji logiczne wydawałoby się przeznaczenie większych środków na inwestycje drogowe, ale rząd PiS, jak wiemy, przeznaczył na ten cel o 2 mld zł mniej niż zapowiadał jeszcze latem tego roku.

Zgodnie z pierwotnym planem rządu Prawa i Sprawiedliwości, w przyszłym roku Generalna Dyrekcja Budowy Dróg Krajowych i Autostrad miała otrzymać na budowę dróg szybkiego ruchu prawie 17 mld zł z Krajowego Funduszu Drogowego oraz 5,3 mld zł z budżetu państwa na utrzymanie i remonty pozostałych dróg krajowych. Razem miało to być 22,3 mld zł. Jednak w złożonym projekcie budżetu na rok 2018 na drogi krajowe zaplanowano tylko 20,4 mld zł, czyli o blisko 2 mld zł mniej niż wcześniej zapowiadano. Projekt budżetu przewiduje, że z Krajowego Funduszu Drogowego zostanie wydanych 16,1 mld zł, a z budżetu państwa 4,3 mld zł. Skąd się wzięły te cięcia? Ministerstwo Finansów wyjaśnia…

Przepraszam, czy przedstawicieli resortu infrastruktury nie interesuje uzasadnienie wniosku, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Z pewnością przedstawiciele ministerstwa są zainteresowani uzasadnieniem, pani poseł. Proszę jednak o większą uwagę posłów i pozostałych gości. Niech pani kontynuuje.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Ministerstwo Finansów wyjaśnia, że zmniejszenie budżetu na drogi poczynione w stosunku do pierwotnych planów rządu wynika ze stanu zaawansowania robót i realnego oszacowania możliwości związanych z wydatkami na budowę dróg. Tłumacząc to na polski, mniej pieniędzy jest dlatego, że pojawiły się opóźnienia w budowie dróg, a resort nie radzi sobie z inwestycjami. Podkreślam, że jest to opinia Ministerstwa Finansów.

Szanowni państwo, większość dróg ekspresowych zostanie oddana do użytku z opóźnieniem. Prawie 2/3 z 300 km, czyli niemal 200 km nowych dróg ekspresowych, już to wiadomo, zostanie oddana z opóźnieniem. Na wakacje nie zdołano oddać ok. 100 km nowych tras, a część inwestycji kończyła się z dużym poślizgiem czasowym.

W październiku bieżącego roku miała zostać zakończona budowa drogi ekspresowej S7 od końca obwodnicy Kielc do Jędrzejowa. Wszystko wskazuje na to, że w tym roku raczej nie ma już szans na dokończenie tego odcinka. Nie zostanie dokończony także odcinek drogi ekspresowej S5 od Wronczyna. Bardzo długo ciągną się przetargi. Być może z tego powodu, czyli nieudolności osób odpowiedzialnych, kilka tygodni temu zrezygnował czy też został odwołany z pełnionej funkcji wiceminister infrastruktury Jerzy Szmit. Chcielibyśmy się dowiedzieć, czy jego następca, nowy wiceminister Marek Chodkiewicz, posiadający doświadczenie z pracy w Najwyższej Izbie Kontroli, przeprowadził już audyt i czy jest zadowolony z jego wyników? Naszym zdaniem nie ma najmniejszych powodów do zadowolenia.

Szanowni państwo, w przyszłym roku przewiduje się dokonanie cięć w budżetach na drogi samorządowe. Na 2018 r. zaplanowano 800 mln zł dotacji na drogi samorządowe, podczas gdy premier Beata Szydło obiecywała wcześniej 1,1 mld zł. Wyraźnie widać, że jest ostatecznie o 300 mln zł mniej.

Żebyście państwo mieli punkt odniesienia przypomnę, że w latach 2007–2015 oddano do użytku 897 km autostrad, 1180 km dróg ekspresowych, 952 km obwodnic i zmodernizowanych dróg krajowych, co dało ilościowo 80 obwodnic miast. Łącznie było to 3029 km nowych dróg. Oprócz tego ponad 5 tysięcy przepraw mostowych i ponad 8500 km dróg lokalnych, na które wydano 5,4 mld zł. Jeżeli chodzi o podpisane w latach 2007–2015 umowy na budowę dróg, to przypominam, że zostały podpisane – w przypadku autostrad na 607,9 km, w przypadku dróg ekspresowych dwujezdniowych na 1704,7 km, dla dróg ekspresowych jednojezdniowych na 40,4 km, dla dróg ekspresowych, gdzie dobudowywano drugą jezdnię na 62,1 km. Łącznie na budowę dróg szybkiego ruchu podpisano umowy obejmujące realizację odcinków o długość 2415,1 km. Na ile kilometrów dróg szybkiego ruchu zostały podpisane umowy w latach 2015–2017?

Proszę państwa, zwracam uwagę, że dziś nie rozmawiamy o innych ważnych inwestycjach, na przykład na kolei, związanych z lotnictwem, sieciami światłowodowymi, wodno-kanalizacyjnymi czy też ścieżkami rowerowymi. Będą one stanowiły tematykę naszych następnych posiedzeń. Dziś zajmujemy się tylko drogami, ale wspólny mianownik wymienionych wyżej rodzajów inwestycji jest taki, że w żadnym z nich PiS nie realizuje składanych obietnic, a nawet nie kontynuuje realizacji dobrze działających programów. Niekiedy wystarczyłoby tylko nie zepsuć tego, co dobrze działało. Dlatego oczekujemy od ministerstwa szczegółowych wyjaśnień i informacji na temat inwestycji, których realizacja jest niezwykle ważna dla dalszego gospodarczego rozwoju Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję pani poseł. Czy ktoś spośród posłów wnioskodawców chciałby jeszcze w tym momencie zabrać głos? Nie ma zgłoszeń. Proszę pana ministra lub kogoś z osób towarzyszący o odniesienie się do wystąpienia pani poseł Młyńczak.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam zaszczyt przedstawić „Program budowy dróg krajowych ma lata 2014–2023, z perspektywą do 2025 r.”, według stanu na 23 października 2017 r. Pierwsza rzecz, od której chciałbym zacząć, to informacja o nowelizacji Programu, następnie przedstawię zakres rzeczowy Programu oraz jego zakres finansowy.

Nowelizacja Programu. Przypominam, że „Program budowy dróg krajowych na lata 2014–2023” został przyjęty uchwałą nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. Ówczesna Rada Ministrów, przyjmując uchwałę, zapewniła na realizację programu 107 mld zł. Program wskazywał listę inwestycji drogowych, ciągów autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic, jakie miały zostać zrealizowane do 2025 r. Po analizie zakresu rzeczowego programu okazało się, że zapewnione 107 mld zł znacznie odbiega od poziomu rzeczywistych wydatków, jakie były konieczne do poniesienia w celu zrealizowania zakładanego planu. Ich koszt całkowity osiągnął pułap 200 mld zł. W tej sytuacji Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło działania mające na celu realizację Programu w możliwie najszerszym zakresie. Ustalono nowe priorytety inwestycyjne, wskazując, że obecna sieć dróg krajowych wymaga w pierwszej kolejności dokończenia budowy już istniejących ciągów autostradowych, połączeń transgranicznych, odciążenia ośrodków aglomeracyjnych oraz rozpoczęcia intensywnych działań dotyczących budowy dróg szybkiego ruchu na terenie Polski Wschodniej. Bardzo mocno podkreślam, że chodzi o wschodnie obszary naszego kraju. Podjęto również szereg kroków dotyczących procesu inwestycyjnego oraz technologii budowy dróg.

W styczniu 2016 r. rozpoczął pracę Komitet Sterujący ds. optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych, w skład którego weszli przedstawiciele wykonawców i projektantów branży drogowej, środowiska naukowego oraz strony społecznej. 30 maja 2016 r. powołano Radę Ekspertów, która jest organem pomocniczym ministra infrastruktury. Stanowi ona platformę wymiany wiedzy i doświadczenia oraz daje realną możliwość współpracy pomiędzy zamawiającymi a wykonawcami. Na bazie dokumentów wypracowanych przez Radę Ekspertów zostały przygotowane pierwsze postępowania przetargowe dla odcinków Via Baltica.

Konieczność modyfikacji procesu budowy dróg wynika przede wszystkim z potrzeby zapewnienia właściwych nakładów finansowych, gwarantujących odpowiedni stosunek jakości do ceny. Przy obecnych niedoborach inwestycyjnych nie jest to jednak działanie wystarczające. Z tego powodu, z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w dniu 20 czerwca 2017 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę zwiększającą dotychczas zabezpieczoną kwotę 107 mld zł do 135 mld zł. Dzięki temu oraz na podstawie przeprowadzonej analizy, mając na uwadze przejrzystość procesu decyzyjnego, resort infrastruktury dokonał priorytetyzacji inwestycyjnych zadań drogowych, co znalazło odzwierciedlenie w nowej formie „Programu budowy dróg krajowych i autostrad".

Zasadniczą zmianą wprowadzoną do Programu jest podział na dwie grupy w ramach załącznika nr 1 do Programu. Szanowni państwo, to jest bardzo ważne. Pierwsza grupa to najważniejsze zadania drogowe, których realizacja jest możliwa w ramach zapewnionych środków zwiększonego limitu 135 mld zł. Drugą grupę zadań stanowią projekty, których realizacja nie jest obecnie możliwa w ramach ustalonego limitu środków. Ich wykonanie możliwe stanie się w sytuacji uwolnienia dodatkowych środków finansowych w ramach już realizowanych zadań. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa na bieżąco prowadzi monitoring stanu przygotowania tych przedsięwzięć.

Zwiększony limit finansowy, w kwocie 135 mld zł, pozwala na realizację nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrad, szczególnie na terenach Polski Wschodniej. Przede wszystkim chodzi o drogę ekspresową S19, stanowiącą istotny element korytarza Via Carpatia oraz drogi wspierające korytarz Via Carpatia w postaci odcinków autostrady A2 oraz drogi ekspresowej S17. Wymieniane przeze mnie odcinki są zaznaczone na prezentowanej mapce kraju.

Dodatkowo, po dokonaniu oceny aktualnych potrzeb sieciowych, do listy priorytetów, które będą kierowane do realizacji w pierwszej kolejności, tj. w ramach limitu 135 mld zł, zostały dodane inwestycje stanowiące dopełnienie ciągów: S3 Świnoujście – Troszyn, S7 Gdańsk – Warszawa, odcinek Płońsk – Czosnów, S11 Koszalin Zachód, bez węzła – węzeł Bobolice, S16 Borki Wielkie – Mrągowo, S17 węzeł Drewnica – węzeł Zakręt, S52 Północna Obwodnica Krakowa, S74 Przełom/Mniów – Kielce i dk 75 odcinek Brzesko – Nowy Sącz oraz obwodnice w ciągach dróg krajowych: budowa obwodnicy Olesna S11, budowa obwodnicy Chełma S12, budowa obwodnicy Opatowa dk 9/S74, budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego dk 25, budowa obwodnicy Zatora dk 44, budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca dk 28, budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle dk 40, budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego dk 9, budowa obwodnicy Radomska dk 42/91, budowa obwodnicy Praszki dk 45, budowa obwodnicy Niemodlina dk 46, budowa obwodnicy Myśliny dk 46, budowa obwodnicy Kołbieli dk 50, budowa obwodnicy Łochowa dk 50/62, budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej dk 73, budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia dk 78.

Jak przedstawia się zakres rzeczowy? W ramach obecnego Programu dotychczas zakończono budowę 23 zadań o wartości 8405,8 mln zł i długości 273,93 km. W realizacji znajduje się 89 zadań o wartości 47 320,1 mln zł i długości 1195 km, w procedurze przetargowej 49 zadań o wartości 27 522,6 mln zł i długości 679,6 km, a na przetarg oczekują zadania o wartości 51 927 mln zł.

W ramach obecnego Programu, jak powiedziałem nieco wcześniej, oddaliśmy do użytku ponad 273 km dróg o wartości prawie 8,5 mld zł. Łącznie, w okresie od października 2015 r. do 23 października 2017 r. podpisano umowy na 763 km dróg o wartości wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego sięgającej 31,4 mld zł. Przyjmując za kryterium termin oddania drogi oraz wartość kontraktów, wraz z rezerwą na ewentualne prace dodatkowe, średni koszt budowy kilometra drogi ekspresowej wyniósł w tym okresie 36 mln zł, a budowy obwodnicy klasy GP 19,9 mln zł. Należy jednak zaznaczyć, że umowy na budowę poszczególnych odcinków realizacyjnych, które były oddane w okresie październik 2015 r. – październik 2017 r. zawierane były we wcześniejszym terminie, tzn. w latach 2013–2015. Zwracamy uwagę na ten fakt. Mapa, którą państwu w tej chwili pokazuję, obrazuje stan realizacyjny i planowany „Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023". Jeżeli ktoś z państwa posłów jest zainteresowany szczegółami, to można mapkę skopiować. Służymy pomocą w tym zakresie.

Jeśli chodzi o zakres finansowy Programu, to w okresie 2014–2015 z budżetu państwa na drogi wydano 5 680 590 tys. zł, z Krajowego Funduszu Drogowego wyasygnowano 15 213 036,8 tys. zł. Razem daje to kwotę 20 893 626,8 tys. zł. W 2016 r. z budżetu wydano 2 948 507 tys. zł, a z KFD 12 782 905,9 tys. zł; razem: 15 731 412,9 tys. zł. W bieżącym roku 2017, w okresie od stycznia do września, tylko za ten okres rozliczyliśmy już faktury, wydatki z budżetu państwa wyniosły 1 777 755,65 tys. zł, z Krajowego Funduszu Drogowego 7 124 080,26 tys. zł, razem 8 901 835,91 tys. zł.

Do tej pory zostało podpisanych 36 umów na definiowanie Unii Europejskiej, których beneficjentem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Wartość unijnego wkładu dla tych umów wynosi 22 349 765 316,94 zł. Oznacza to, że GDDKiA wykorzystała już ponad 56% środków przyznanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Ponadto GDDKiA realizuje przy wsparciu instrumentu UE Connecting Europe Facility inwestycję polegającą na budowie odcinka S61 Szczuczyn–Budzisko. Wartość wkładu UE z tego instrumentu to 414 439 595 zł.

Szanowni państwo, tak przedstawia się w ogólnych ramach plan na lata 2014–2023, z możliwością realizacji do 2025 r., jeśli chodzi o budowę dróg krajowych w Polsce. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Przyjmujemy od tej pory zgłoszenia posłów. Listę mówców prowadzi przewodniczący Jerzy Polaczek. Zgłosili się już: pan poseł Żmijan, pan poseł Król, pani poseł Sibińska, pan poseł Weber i pan poseł Suchoń. Kto z państwa jest jeszcze chętny do zabrania głosu? Pani poseł Paluch, pani poseł Młyńczak, pan poseł Buczak. Widzę jeszcze zgłoszenie posła Ławniczaka i posła Jana Kiliana. To na razie chyba wszyscy. Można jeszcze cały czas zapisywać się do głosu u przewodniczącego Polaczka.

Szanowni państwo, w międzyczasie dotarł na nasze posiedzenie dyrektor generalny dróg krajowych i autostrad pan Krzysztof Kondraciuk. Serdecznie witamy, panie dyrektorze. Miło nam, że jest pan dziś z nami, do dyspozycji posłów Komisji Infrastruktury.

Przystępujemy do debaty. Jako pierwszy, zgodnie z kolejnością zgłoszeń, pan poseł Stanisław Żmijan. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, wydaje mi się, że mamy trochę utrudnioną sytuację, ponieważ debatę na temat stanu realizacji programu budowy dróg krajowych będziemy zmuszeni prowadzić w obecności pana ministra Chodkiewicza, który pełni urząd od kilku tygodni i rzecz jasna próbuje dzielnie przedstawić ogólnie program, z tym że pytania zawarte we wniosku uzasadnianym przez panią poseł Młyńczak były bardzo konkretne i precyzyjne. Oczekiwaliśmy na nie równie konkretnych i precyzyjnych odpowiedzi. Mam jednak ciągle nadzieję, że w dalszej części debaty uda nam się ocenić dwuletni okres pracy resortu infrastruktury i budownictwa pod kierunkiem ministra Adamczyka. Dziś akurat tematem naszego posiedzenia są drogi i autostrady. Kiedy indziej ocenimy działania ministerstwa w innych obszarach.

Szanowni państwo, celem grupy posłów, która złożyła wniosek o zwołanie dzisiejszego posiedzenia było m.in. wyjaśnienie zmian, jakie dokonują się w resorcie infrastruktury. Bezpośrednią inspiracją stała się dymisja wiceministra Jerzego Szmita. Szkoda, że w posiedzeniu nie uczestniczy minister Adamczyk. Zarówno bowiem on, jak i były wiceminister Szmit, pracowali w sejmowej Komisji Infrastruktury przez kilka poprzednich lat, dlatego byliby właściwymi partnerami do dzisiejszej debaty.

Panie ministrze, mówi pan, że po zmianie kierownictwa resortu zweryfikowano „Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad" i ustalono nowe priorytety. Swoje wystąpienie rozpocznę od tej kwestii. Pan minister Chodkiewicz stwierdził, że nowe priorytety sprowadzały się do kontynuacji programu autostradowego i dróg szybkiego ruchu. Dobrze byłoby, gdyby tak rzeczywiście było. Chcę jednak państwu przypomnieć, jak wyglądały naprawdę te priorytety. Pan minister Szmit, odpowiadający w resorcie za drogi, publicznie powiedział, że dalszy rozwój naszych krajowych autostrad i dróg szybkiego ruchu na kierunku Wschód-Zachód nie leży w naszym interesie. Rzekomo

te połączenia leżą głównie w interesie naszych sąsiadów. To, że akurat takie stanowisko prezentował pan minister Szmit, ma znaczenie i dlatego upominam się o obecność ministra Adamczyka, który nie zareagował na te słowa ministra Szmita. Nie było żadnej reakcji, mimo że kilkakrotnie osobiście zwracałem uwagę, iż taka teza jest z gruntu nieprawdziwa, że takie opinie szkodzą interesom Polski. Ze strony ministra Adamczyka nie doczekałem się żadnej reakcji.

Proszę państwa, problem autostrad w Polsce został praktycznie rozwiązany. Do realizacji pozostał tylko odcinek na A1 Częstochowa–Tuszyn i na A2 od Warszawy do granicy wschodniej w Terespolu, z wyłączeniem obwodnicy miasta Mińska, która jest zrealizowana. W tej sytuacji minister Szmit twierdził, że ten odcinek autostrady powinien być zrealizowany w przekroju jednojezdniowej drogi, w przekroju 2+1. Szanowni państwo, jeśli to są owe priorytety, to zadaję pytanie: Dokąd my w ten sposób zmierzamy? To pierwsza kwestia.

Jeśli chodzi o budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu, wszyscy interesujący się tym zagadnieniem wiedzą, iż program sprowadza się, w przypadku autostrad, do zbudowania 1800 km dróg. Jeżeli do tego dodamy jeszcze A18, czyli dodatkowe 200 km w sumie będziemy mieli 2000 km autostrad. Dróg szybkiego ruchu jest 5500 km. Drogi szybkiego ruchu i autostrady sprowadzają się w gruncie rzeczy na komunikacyjnej mapie Polski do dróg oznaczonych jednocyfrowo. Jeśli chodzi o drogi szybkiego ruchu, to przede wszystkim mam na myśli połączenia stolic regionów ze stolicą kraju i stolic regionów pomiędzy sobą. W tym przypadku naprawdę nie widzę powodów, żeby twierdzić, iż nie wiadomo, o jaką sieć dróg chodzi. Ta sieć była wszystkim znana i nadal pozostaje znana.

Program autostradowy, jak powiedziałem, został praktycznie zrealizowany. Gotowych jest 1500 km, zostało 300 km, i to jest właśnie ten odcinek prowadzący na Wschód, plus dodatkowo ewentualnie jeszcze A18. Drogi szybkiego ruchu to także ok. 1500 km. Obecnie trzeba było, najnormalniej w świecie, przystąpić do szybkiego działania.

W tym miejscu warto odnotować kolejną inicjatywę resortu, pod którą podpisali się zarówno konstytucyjny minister, jak i jego zastępca. Chodzi o głoszone hasło optymalizacji kosztów, ponieważ jakoby za drogo budowaliśmy nasze drogi. Ta teza, moim zdaniem, była z gruntu fałszywa i służyła tylko uzyskaniu korzyści politycznej w postaci zyskania czasu, tyle że nie wiem, do czego on był potrzebny. Prawdę mówiąc, straciliśmy dwa lata. Ktoś powie, że przesadzam, mówiąc o dwóch latach. Być może ma rację, ale półtora roku straciliśmy na pewno. Z głoszonej optymalizacji nic nie wynika. Okazuje się, że wcale nie budowaliśmy wyjątkowo drogo. Przypomnę, że koszt inwestycji wynosił 9 mln euro za bieżący kilometr. Dzisiaj, cena budowy odcinków, na które ogłosiliście już państwo wykonawców, jest wyższa niż wynosiła cena wcześniejszych realizacji. Tego m. in. dotyczyły pytania pani poseł Młyńczak, na marginesie mówiąc, pan minister w ogóle się do tej kwestii nie odniósł. Za rachityczne, śladowe ilości nowych dróg, m.in. na Via Baltica, płacicie teraz drożej. Potwierdza to moją tezę, że cała ta optymalizacja była jedynie stratą czasu. Ewidentną stratą czasu.

Proszę państwa, pamiętajmy o tym, ile kosztowało paliwo przed dwoma laty, a ile kosztuje teraz. Cena paliwa jest kluczowym składnikiem ceny jednostkowej wykonywanej nawierzchni drogowej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, w kolejce do głosu czeka jeszcze dziesięciu posłów. Zachęcam do przedstawienia konkluzji, ewentualnie zadania jakichś pytań.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dwa lata temu litr paliwa kosztował 3,5 zł, dzisiaj kosztuje 4,5 zł. Za dwa lata będzie to prawdopodobnie jeszcze więcej. Rynek nie zna próżni. Wiecie zatem państwo o tym, że na przetargach cena wzrośnie. Jest to skutek naturalnego zachowania graczy rynkowych.

Jeszcze jedna rzecz. Jeżeli nawet wykazalibyśmy dobrą wolę i chcieli przyjąć, że hasło optymalizacji miało sens, to skąd na starcie programu pojawiła się kwota aż 200 mld zł? To przecież również teza na użytek polityczny. Dlaczego tak uważam? Ponieważ po przeprowadzeniu optymalizacji resort infrastruktury pokazał, że program można zrealizować za 163 mld zł. Powiem państwu w tym momencie więcej. Jedna z firm wykonaw-

czych działających na naszym rynku, mająca największy portfel zamówień, korzystając ze swoich średnich cen z ostatnich lat pokazała, że program można zrealizować za 144 mld zł. Stąd prawdopodobnie wzięło się dofinansowanie do 135 mld zł. Przypominam, że w poprzedniej kadencji unijnego budżetu startowaliśmy z kwotą 105 mld zł, a skończyliśmy na 140 mld zł, a więc była to wielkość bardzo zbliżona. Te kwoty są realne i tak prawdopodobnie ukształtuje się aktualny budżet unijny. Pytam tylko, dlaczego straciliśmy aż tyle czasu? Ta strata przełoży się na wzrost kosztów, a co za tym idzie ograniczy zakres rzeczowy inwestycji. Nie mam wątpliwości, że tak się stanie.

Po dwóch latach rządów PiS, w połowie bieżącej kadencji Sejmu, zdecydowanie można stwierdzić, że ocena realizacji programu musi być krytyczna. Podobnie zresztą sądziłem, kiedy my zaczynaliśmy realizować ten program. Ta opinia wynika z faktu, że oczekiwania są większe niż realne możliwości finansowe. Będę wdzięczny, gdyby pani poseł przestała jednak gestykulować. Dziękuję. Zdecydowanie można dziś powiedzieć, i to jest zmiana, że krytyczna ocena programu w tym momencie wynika przede wszystkim z zaniechań, do jakich dopuścili się rządzący. Ewidentnie dwa lata zostały stracone.

Panie ministrze Adamczyk, naprawdę szkoda tych dwóch lat. Pan wcale tego czasu nie potrzebował. Nie musiał się pan przygotowywać do roli szefa resortu infrastruktury. Środowisko i jego problemy były panu znane wcześniej od podszewki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Ponieważ przewodniczący Rzońca za chwilę musi niestety opuścić posiedzenie, poprowadzę w jego zastępstwie dalszą część obrad. Pozwolę sobie przedstawić koleżankom i kolegom posłom małą sugestię. W tej chwili mamy zgłoszonych dziewięciu mówców. Proszę zatem, aby przestrzegać dyscypliny wypowiedzi. Czas wystąpienia nie powinien był dłuższy niż trzy, cztery minuty. Będę limitował państwa wypowiedzi, inaczej posiedzenie może potrwać kilka godzin. Zwięzłe wypowiedzi pozwolą na konkretyzację i racjonalizację problemów, które wnieśli wnioskodawcy. Po wypowiedziach członków Komisji udzielę jeszcze głosu panu ministrowi, żeby wspólnie ze współpracownikami mógł się odnieść do poruszonych problemów.

Następnym mówcą jest pani poseł Sibińska. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, po pierwsze chciałabym się dowiedzieć, dlaczego pan ogranicza nam czas wypowiedzi? Dzisiejsze obrady komisji to pierwsza w tej kadencji Sejmu okazja, aby rzetelnie porozmawiać o stanie polskich inwestycji drogowych. Zadaliśmy konkretne pytania i chcemy się dowiedzieć, jak rzeczywiście wyglądają inwestycje w polskie drogi. Poza tym pan sam, panie przewodniczący, jest znany raczej z tego, że pańskie wypowiedzi nie należą do najkrótszych. Proszę sobie przypomnieć, jak wyglądały prace Komisji w poprzedniej kadencji Sejmu. Ile czasu wypowiadała się pan, pan minister Adamczyk czy pan minister Tchórzewski. Jakie długie tyrady panowie wygłaszaliście, ile czasu trwały posiedzenia Komisji. Spokojnie panów słuchaliśmy i odpowiadaliśmy na zadawane pytania. Dlatego proszę, aby teraz dał nam pan taką samą szansę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, ja niczego jeszcze nie przesądziłem. Poprosiłem jedynie państwa o zwięzłe wypowiedzi, co wynikało głównie z faktu, że pewne kwestie powtarzały się w wystąpieniu przewodniczącego Żmijana. Staram się zachęcić mówców do przestrzegania większej dyscypliny czasowej i do niepowtarzania się.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

A ja zachęcam do sięgnięcia do stenogramów z posiedzeń Komisji Infrastruktury w poprzednich dwóch kadencjach parlamentu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę mi uwierzyć, pani poseł, że w niczym nie mam zamiaru pani ograniczać. Jeśli pani chce, może przemawiać nawet dwie godziny.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, gdyby pan sięgnął do protokołów z poprzedniej kadencji, to przekonałby się, ile powtórek zdarzało się w wystąpieniach posłów PiS. Myślę, że mogłyby z tego wypłynąć ciekawe wnioski, które mogłyby zaboleć, ale nie o to teraz chodzi.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Za chwilę was będzie boleć.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Czy ja mogę kontynuować, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę państwa, w tej chwili głos ma pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Mogę kontynuować?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Właśnie o to chciałem panią prosić.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję. Pani poseł Młyńczak zadała konkretne pytania, w odpowiedzi na które usłyszeliśmy, że podjęto szereg kroków, przeprowadzono optymalizację procesów itd. Jednym słowem, jedna wielka nowomowa, z której w gruncie rzeczy niewiele wynika. W związku z tym chciałabym o pewne kwestie dopytać i bardzo proszę o udzielenie konkretnych odpowiedzi.

Po pierwsze, Komitet Sterujący ds. optymalizacji i rada ekspertów. Bardzo interesują mnie konkretne efekty prac tych gremiów. Chciałabym się dowiedzieć, ile kosztowała podatnika praca tych ciał? Jeżeli mamy do czynienia z Komitetem Sterującym ds. optymalizacji procesów, to proszę mi wytłumaczyć, jak to się dzieje, że z podanych w materiale ministerstwa danych wynika wprost, co łatwo policzyć, że drogi dotychczas oddane do użytku, jak rozumiem chodzi o te, których budowa została rozpoczęta w okresie rządów Platformy Obywatelskiej, kosztowały nas średnio niecałe 31 mln zł za kilometr. Wynika to z danych zawartych na stronie, na której w prezentacji znajduje się tabelka z drogami. Dzisiaj natomiast, jak sami państwo piszecie, od października 2015 r. podpisano umowy na 763 km za łączna kwotę prawie 32 mld zł. Z prostej arytmetyki wynika, że za kilometr daje to 41,2 mln zł. Nic mi się nie pomyliło, pani poseł. Proszę się nie śmiać tylko sobie samej to przeliczyć. Chodzi o koszt budowy kilometra. 31 mln zł i 41 mln zł. Ta druga kwota jest chyba wyższa, mam rację?

W okresie rządów PO kilometr drogi kosztował nas dokładnie 30,8 mln zł, natomiast umowy podpisane w okresie ostatnich dwóch lat, a więc już za rządów PiS, to koszt kilometra na poziomie 41,2 mln zł. Pytam, gdzie tutaj dokonała się optymalizacja?

Kolejne konkretne pytanie. Chciałabym usłyszeć, kiedy mieszkańcy miast, o których za chwilę powiem, będą mogli wreszcie doczekać się obwodnic, których budowę przewidywaliśmy w naszym programie? Mam na myśli Kostrzyn nad Odrą, Strzelce Krajeńskie i Krosno Odrzańskie. Inwestycje w tych miastach były zaplanowane. Samorządowcy ponieśli określone koszty na przygotowanie dokumentacji zawierającej niezbędne analizy ekonomiczno-finansowe, a teraz wszystko zostało odłożone na półkę. Obwodnice tych miast były zapisane w naszym programie, a dziś przy tych pozycjach znajduje się, po pierwsze, kwota „0”, a po drugie, nie ma także żadnych podanych terminów. Chcę również zapytać pana ministra, kiedy zostaną ogłoszone przetargi na pozostałe 52 mld zł, które macie państwo jakoby przeznaczone na inwestycje w drogi?

Kolejna sprawa. Niedawno została oddana obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego w ciągu drogi S3. Trzeba zaznaczyć, że oddano ją z kilkumiesięcznym opóźnieniem. Interesuje mnie, czy ktoś poniesie jakieś konsekwencje z tego tytułu, a jeżeli tak, to jakie? Następne pytanie: Kiedy zostanie oddany kolejny odcinek drogi S3, chodzi o obwodnicę Sulechowa, odcinek Sulechów–Zielona Góra? W poprzednim tygodniu, bodaj w piątek, miała miejsce feta, podczas której przecinano wstęgi, ale mogę pokazać panu ministrowi zdjęcia zrobione wczoraj, na których widać, że po tym odcinku, jakoby już uruchomio-

nym, cały czas jeździł jeszcze ciężki sprzęt. Kończono roboty, jednak według informacji prasowych droga została oddana do użytku. Proszę mi powiedzieć, ale konkretnie, kiedy ten odcinek naprawdę zostanie uruchomiony? Jak powiedziałam, wstęga przecięta, ale jeździć nie można. Tak się chyba nie powinno robić, prawda? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Za chwilę, burząc nieco porządek debaty, udzielę głosu panu ministrowi w celu odniesienia się do uwag przedstawionych przez posła Żmijana i poseł Sibińską. Oprócz tego o głos poprosił jeden z przedstawicieli komisji zajmującej się optymalizacją. Poseł Sibińska poruszyła także to zagadnienie, dlatego również udzielę panu głosu. A zatem, teraz pan minister, później przedstawiciel komisji powołanej przez ministra i następne wypowiedzi pań i panów posłów, zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Zacznę od programu, który był wcześniej przyjęty do realizacji, ale bez szczegółowej wyceny. My dokonaliśmy takiej wyceny i okazało się, że jeśli miałby być zrealizowany program zawierający wszystkie projekty przyjęte przez rząd PO, to musiałby on kosztować dokładnie 201 mld zł. To tak tytułem wyjaśnienia ogólnej sytuacji. Na 135 mld zł przeznaczonych na realizację programu Unia Europejska dopłaca 42 mld zł i jak powiedziałem wcześniej, praktycznie rzecz biorąc wyraźnie powyżej połowy tych środków zostało już wypłaconych.

Jeżeli chodzi o przetargi, które są rozstrzygane w tej chwili, to ich specyfikacje były pisane jeszcze za czasów rządów Platformy Obywatelskiej.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rządzicie już od dwóch lat.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, proszę żeby pan umożliwił ministrowi kontynuowanie wypowiedzi.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Koszt budowy kilometra w ramach tych przetargów faktycznie wynosi ok. 41 mln zł. Jeżeli jednak chodzi o przetargi organizowane przez obecną ekipę, to kilometr budowanej drogi zamknie się w kwocie ok. 20–22 mln zł. Takimi danymi dysponuję na chwilę obecną. Jeżeli okażą się one nieprawdziwe, to oczywiście je zweryfikujemy, ale na razie tak wychodzi z naszych wyliczeń.

Odpowiadając na pytanie dotyczące kosztów prac członków Komitetu Sterującego, wyjaśniam, że jego członkowie pracują za darmo. Z tego tytułu nie ponosimy żadnych kosztów. Członkowie Komitetu nie pobierają wynagrodzenia. Z punktu widzenia budżetu państwa ich działalność jest całkowicie bezkosztowa.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeśli jeszcze można dwa zdania, panie przewodniczący, to chcę poinformować, że na koniec „Programu budowy dróg krajowych”, tj. w roku 2025, będziemy posiadali praktycznie gotowych 90% planowanych autostrad, w sumie 1900 km. Do tego czasu powinniśmy także ukończyć 4200 km dróg ekspresowych, co będzie stanowić 80% planu budowy tych dróg. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuje, panie ministrze. Zanim będziemy dalej dyskutować, pragnę przypomnieć paniom i panom posłom, że w trakcie dzisiejszego posiedzenia poruszamy się w tematach, które zostały ściśle określone w piśmie wnioskodawców w sprawie zwołania obrad Komisji na podstawie art. 152 regulaminu Sejmu. Zakres merytoryczny jest zakresem zamkniętym. Dlatego dodam, że temat dzisiejszego posiedzenia to „wykorzystanie środków unijnych oraz szczegółowe przedstawienie ilości kilometrów wybudowanych dróg

krajowych i autostrad, ilości rozstrzygniętych przetargów, kosztów budowy 1 km dróg i autostrad za okres październik 2015 r. – październik 2017 r.”. Z mojej strony powiem tylko tyle, że jedynie od dobrej woli pana ministra i szefa GDDKiA będzie zależeć, czy udzielą dziś odpowiedzi na szczegółowe pytania dotyczące, na przykład, losów obwodnic poszczególnych miast. Przypominam, że poruszamy się tylko w tematach, które zostały zakreślone w piśmie wnioskodawców. Tak wynika z procedury realizacji posiedzeń zwołanych w trybie art. 152.

Widzę pani zgłoszenie, pani poseł, za chwilę udzielę pani głosu, ale teraz – zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią – poproszę o wypowiedź przedstawiciela Komitetu Sterującego.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Chciałam tylko coś dodać á propos treści wniosku, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Za moment, pani poseł. Pani koleżanka, poseł Sibińska zadała pytanie dotyczące optymalizacji. Na marginesie jest to również pytanie wychodzące poza zakres, który obejmował państwa wniosek, dlatego chciałbym poprosić o wypowiedź osobę, która wchodziła w skład komisji ekspertów. Jeżeli podtrzymuje pan chęć przedstawienia stanowiska, to bardzo proszę. Przypominam tylko o przedstawianiu się do mikrofonu.

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych Andrzej Wyszyński:

Andrzej Wyszyński, prezes PSWNA, członek komisji ekspertów. Po pierwsze, chcę państwa poinformować, że na sali znajduje się aktualnie czterech członków tej komisji, w tym dwóch współprzewodniczących, czyli pani prezes Barbara Dzieciuchowicz z Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa i pan dyrektora Jacek Gryga, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. W sumie komisja liczy 28 osób. Członkiem tej komisji jest także pan przewodniczący Tracz z Sekcji Krajowej Drogownictwa NSZZ „Solidarność”. Więcej szczegółów dotyczących funkcjonowania komisji przedstawi pani prezes Dzieciuchowicz, jako jej wiceprzewodnicząca, natomiast ja chcę tylko zwrócić uwagę na to, co powiedział pan minister Chodkiewicz. Proszę państwa, my od roku pracujemy całkowicie społecznie, przyjeżdżamy na własny koszt i nie pobieramy żadnych wynagrodzeń. Jedyna rzecz związana ze spotkaniami komisji, można powiedzieć ekstra, to kanapki, ale je też kupujemy za własne pieniądze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu za te wyjaśnienia. Czy pani prezes Dzieciuchowicz chciałaby coś jeszcze dodać? Bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz:

Barbara Dzieciuchowicz, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa. Jak wspomniał pan Wyszyński, jestem współprzewodniczącą Rady Ekspertów. Pracowałam także w Komitecie Sterującym, który funkcjonował w pierwszej połowie 2016 r. Komitet składał się z sześciu zespołów. Pełne sprawozdanie z jego działalności zostało przedstawione w maju zeszłego roku podczas targów, włącznie z rekomendacją poszczególnych grup roboczych, m.in. grupy techniczno-technologicznej. Jeżeli chodzi o stopień realizacji owych rekomendacji, rozumiem, że jest to już pytanie do ministerstwa i temat na zupełnie inną okazję do dyskusji.

Jeśli chodzi natomiast o Radę Ekspertów, to została ona powołana na mocy zarządzenia ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka 30 maja 2016 r. Nominacje otrzymaliśmy w lipcu, a pierwsze posiedzenie odbyło się w sierpniu. Co dwa miesiące składamy sprawozdania z naszych prac. Wszystko jest jawne, nie mamy żadnych tajemnic. Jak wspomniał przed chwilą przedmówca, nie pobieramy żadnych wynagrodzeń jako członkowie Rady Ekspertów i nie pobieraliśmy takowych za pracę w Komitecie Sterującym. Nikt nam też nie zwraca żadnych kosztów. Organizacje, które nas kierują do zasiadania w Radzie, reprezentują branżę, jest to 12 osób. Kolejna dwunastoosobowa reprezentacja to przedstawiciele wszystkich zamawiających, jeśli chodzi o drogi publiczne. Poza GDDKiA mamy tam osoby reprezentujące drogi wojewódzkie, powiatowe, gminne, miasta

i metropolie. Pierwszy raz się zdarzyło, że tego rodzaju ciało, w taki składzie obraduje wspólnie przy jednym stole. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękujemy pani prezes. Pani poseł Młyńczak prosiła o głos, jak zrozumiałem w sprawie związanej z treścią wniosku. Bardzo proszę.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Uważam za bardzo niestosowne ze strony pana przewodniczącego umniejszanie inteligencji osób zgromadzonych w tej sali. Jeżeli składamy wniosek w sprawie realizacji „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014–2023", to chyba wiadomo, że dotyczy on całości problemu, także każdej pojedynczej inwestycji. Wyszczególnienie kilku dodatkowych kwestii po przecinku w treści wniosku miało na celu jedynie zwrócenie specjalnej uwagi na te sprawy. Można było ich wcale nie wpisywać i gdyby pozostało tylko pierwsze zdanie, czyli to, które dotyczy stopnia realizacji „Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad", to pan przewodniczący nie miałby prezentowanych zastrzeżeń. Czy tak należy interpretować pana stanowisko, panie przewodniczący?

Nasz wniosek nie objął inwestycji kolejowych i innych, ale chodzi w nim o wszystkie zadania z zakresu inwestycji drogowych. Chciałabym, aby każdy tę sprawę rozumiał tak, jak ona na to zasługuje. Proszę zatem nie ograniczać wypowiedzi posłów. W sumie nie jest ich przecież aż tak dużo, żeby w jakiś nadmierny sposób mogły wydłużyć czas posiedzenia Komisji. Naprawdę za wysoce niestosowne uznaję próby pana przewodniczącego zmierzające do ograniczania możliwości zadawania pytań przedstawicielom resortu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, ja niczego nie ograniczam. Sugeruję jedynie osobom zabierającym głos, żeby trzymały się tematu posiedzenia Komisji. To co teraz powiem jest moim prywatnym komentarzem i nie jest to opinia złośliwa ani negatywna. Jeżeli poseł Sibińska pyta ministra o to, jaką kwotę przeznacza się na budowę obwodnicy w Strzelcach Krajeńskich, to informuję panią poseł, że w programie z 2015 r. do żadnej inwestycji nie była przypisana konkretna kwota. Jedyny konkret, jaki mieliśmy, to ogólna kwota wydatków w wysokości 107 mld zł z zaproponowanym podstawowym podziałem. Pan minister wyjaśnił, że zakres finansowy realizowanego programu zwiększył się o 28 mld zł, dzięki decyzji rządu, co pozwoli na zrealizowanie szerszego zakresu rzeczowego. Myślę, że z tego faktu wszyscy możemy być zadowoleni.

Powtórzę jeszcze raz: nikogo nie ograniczam ani nikomu niczego nie narzucam, jeśli chodzi o naszą debatę. Proponuję jedynie, abyśmy prowadzili merytoryczną dyskusję w zakresie tematycznym, jaki państwo posłowie sami określiliście, do czego macie pełne prawo. W posiedzeniu biorą udział ministrowie i kierownictwo GDDKiA. Są do dyspozycji państwa posłów, dlatego namawiam do rzeczowej, programowej dyskusji, ale bez wchodzenia w jakieś szczegóły, ponieważ na pytania dotyczące pojedynczych inwestycji trudno jest ad hoc udzielać odpowiedzi.

Widzę zgłoszenie pani poseł Sibińskiej. Odnotowuję je i na pewno udzielę jeszcze pani głosu, ale w dalszej części posiedzenia. Teraz, zgodnie z listą mówców, głos ma pan poseł Piotr Król, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, zadałam pytanie i nie uzyskałam odpowiedzi. Chodzi mi o odpowiedź pana ministra.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem, pani poseł. Czy pan minister jest gotowy do udzielenia odpowiedzi?

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Tak, panie przewodniczący. Jeśli pan pozwoli, to odpowiem na pytanie pani poseł.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o odcinek S3 Sulechów–Zielona Góra, to w tej chwili realizowany jest most w Cigacicach. Termin zakończenia od samego początku był ustalony na sierpień 2019 r. Nie ma w tym zakresie żadnych zmian. Główny ciąg S3 Sulechów–Zielona Góra został oddany zgodnie z przepisami prawa budowlanego. Jeżeli chodzi o obwodnice Krosna Odrzańskiego i Kostrzynia…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, proszę, żebyśmy wysłuchali co ma do powiedzenia pan minister. Później na pewno jeszcze udzielę pani głosu.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

W kwestii formalnej, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Za moment, pani poseł. Pozwólmy dokończyć wypowiedź panu ministrowi. Panie ministrze, proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o zdjęcia, o których mówiła pani poseł, to być może firma zwoziła z budowy ciężki sprzęt i dlatego po jezdni przemieszczały się maszyny. W takiej sytuacji zrobić zdjęcie jest bardzo łatwo, ale ono o niczym nie przesądza.

Wracając do kwestii obwodnic Krosna Odrzańskiego i Kostrzynia, chcę poinformować, że obydwa zadania zostały ujęte w programie, o którym mówiłem wcześniej, ale nie miały one przygotowanej dokumentacji. Termin ich realizacji wypada poza okresem programowania. Najwcześniej możemy rozpocząć te inwestycje w roku 2021 i 2022 i tak jest to zaplanowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Pani poseł Milczanowska zgłaszała się z wnioskiem formalnym. Bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Składam wniosek formalny o ograniczenie wystąpień posłów do dwóch minut. Wnoszę też o to, żeby pan przewodniczący pilnował trzymania się przez mówców tematu, który został określony we wniosku grupy posłów o zwołanie dzisiejszego posiedzenia. Atmosfera obrad zupełnie niepotrzebnie staje się zbyt nerwowa. Powinno nam wszystkim zależeć, żeby dyskutować merytorycznie i usłyszeć od przedstawicieli resortu infrastruktury i GDDKiA konkretne odpowiedzi dotyczące poruszanych zagadnień. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, jeśli pani pozwoli, to nieco zmodyfikuję pani wniosek. Modyfikacja polega na wydłużeniu czasu wystąpienia do czterech minut, z ewentualną niewielką tolerancją na plus. Czy możemy przyjąć takie ustalenia? Będzie jeszcze druga runda pytań, co pozwoli każdemu chętnemu na swobodne przedstawienie interesujących go kwestii.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Może lepiej od razu zgłosić wniosek o zamknięcie dyskusji. Nie rozumiem, dlaczego pani poseł się aż tak ogranicza i dopuszcza krótkie wystąpienia.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Jesteśmy na posiedzeniu komisji technicznej i tu trzeba pytać konkretnie, panie pośle.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Pytałam bardzo konkretnie, o S3, o obwodnicę Gorzowa Wielkopolskiego, o kilkumiesięczne opóźnienie, kto i kiedy poniesie za to konsekwencje oraz jakie to będą konsekwencje. Zadałam konkretne pytania i chcę na nie usłyszeć równie konkretne odpowiedzi, takie jakie powinny padać w trakcie posiedzenia technicznej komisji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Szanowni państwo, chcę zamknąć listę mówców, dlatego zależy mi na ustaleniu, kto jeszcze chce zabrać głos w dyskusji. Poza panem posłem Królem zapisani są państwo posłowie: Weber, Suchoń, Paluch, Młyńczak, Buczak, Ławniczak, Kilian i na końcu dopisuję moje nazwisko, ponieważ chciałbym także zabrać głos. Czy ktoś jeszcze ma nieodpartą ochotę uczestniczenia w dzisiejszej dyskusji? Nie widzę zgłoszeń. Zamykam listę mówców.

Zgodnie z tym, co powiedziałem przed chwilą, następnym mówcą jest pan poseł Król. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Doczekałem się swojej kolejki. Chcę wyrazić duże uznanie dla pana przewodniczącego za jego wyjątkową cierpliwość. Wydawałoby się, że jeśli ktoś zadaje pytanie, to następnie sam przestaje mówić, dając szansę pytanej osobie na udzielenie odpowiedzi. Inaczej to nie ma sensu.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Piotr Król (PiS):

Znowu się zaczyna. Przechodzę szybko do konkretnego pytania. Mogę podzielić się cukierkiem. Może to zadziała uspokajająco.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Miłe panie posłanki, gorąca prośba – pozwólmy dokończyć wystąpienie posłowie Królowi. Niech zada swoje pytania.

Poseł Piotr Król (PiS):

Podejmę się tej heroicznej próby, panie przewodniczący. Panie ministrze, chcę zapytać o konkretną rzecz i powiedzieć o inwestycji, która jest obciążona pewnym, mam nadzieję, że tylko niekorzystnym zbiegiem okoliczności. Mam zaszczyt reprezentować w parlamencie ziemię bydgoską i miasto Bydgoszcz. Przypomnę, bo najwyraźniej niektórzy o tym zapomnieli, że są jeszcze w Polsce miasta, które po ośmiu latach rządów Platformy Obywatelskiej nie posiadają dostępu do nawet jednego metra drogi ekspresowej, nie mówiąc o autostradzie. Ja właśnie reprezentuję taki region.

Panie ministrze, szczególną wartość dla Bydgoszczy ma poprawa sytuacji w tym zakresie, ale nie tylko dla nas, tak się bowiem składa, że mamy nieszczęście dzielić województwo z drugim miastem, które nazywa się Toruń. Jedna inwestycja oba miasta łączy, a nie dzieli, jak to zwykle bywa. Chodzi o odcinek drogi S10 między Bydgoszczą i Toruniem. Chcę powiedzieć, że m.in. po moich aktywnych staraniach udało się wreszcie podpisać umowę na tzw. STEŚ, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. W tej chwili jest ono przygotowywane, jesteśmy jednak nadal wściekle atakowani przez tych, którzy przez osiem lat nie zbudowali dla Bydgoszczy nawet metra drogi ekspresowej, nie wspominając o autostradzie. W programie budowy dróg odcinek S10, o którym mówię, posiada przypisane finansowanie, ale nie podano daty realizacji inwestycji. Niektóre inne inwestycje takie daty mają określone. Ta droga ma dla Bydgoszczy kluczowe znaczenie. Pozwoli ona Bydgoszczanom dojechać do autostrady. Ktoś kiedyś wymyślił, że autostrada A1 pobiegnie nie między Bydgoszczą a Toruniem, tylko ominie Bydgoszcz. Chciałbym się dowiedzieć, kto jest autorem tego pomysłu? Na chłopski rozum wydawałoby się, że autostrada powinna oba miasta łączyć. Niestety, jest inaczej.

Chciałbym prosić pana ministra o przedstawienie stanowiska resortu w tej kwestii. Interesuje mnie przecięcie wszelkich spekulacji. Sygnalizowałem już tę sprawę tuż po tym, jak pan minister objął swój urząd. Zależy mi na wpisaniu do programu daty realizacji S10 na odcinku Bydgoszcz–Toruń. Przypominam, że w tej chwili jest w opracowaniu dokumentacja o wartości kilku milionów złotych. Bydgoszcz, ósme miasto w Polsce pod względem wielkości, większe od Katowic, nadal nie posiada dostępu do drogi

ekspresowej i autostrady. Odcinek S10 Bydgoszcz–Toruń taki dostęp bydgoszczanom by zapewnił, a torunianom ułatwiłby dojazd do jedynego lotniska w województwie.

Jeszcze raz uprzejmie proszę pana ministra, aby data realizacji tej inwestycji została określona. Pozwoli to wreszcie ostatecznie przeciąć niepotrzebne spekulacje na temat tego, kiedy droga zostanie zbudowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu posłowi Królowi za to, że zastosował się do mojej prośby i przedstawił swoje stanowisko w sposób zwięzły i konkretny. Po dwóch kolejnych mówcach oddam głos panu ministrowi. Teraz pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, zaproszeni goście, zacznę od krótkiego nawiązania do pierwszego wystąpienia pani poseł wnioskodawcy. Chodzi mi zwłaszcza o koniec wypowiedzi pani poseł. Raczyła ona stwierdzić, że Prawo i Sprawiedliwość i obecny rząd, nie realizuje obietnic w zakresie budowy dróg krajowych. Wydaje mi się, że nie tylko ja uważam, że jest inaczej. Tak samo zdają się myśleć Polacy. Wystarczy spojrzeć na sondaże opinii publicznej. Wyraźnie rysuje się tendencja zwyżkowa, jeśli chodzi o poparcie przez Polaków działań rządu Prawa i Sprawiedliwości. Jest więc dokładnie odwrotnie niż sugerowała pani poseł. W ogóle bym o tym nie wspominał, ponieważ na posiedzeniach Komisji Infrastruktury staramy się unikać tego rodzaju przepychanek politycznych, tylko że akurat dziś mijają dwa lata od czasu, kiedy Polacy zdecydowali, że Platforma Obywatelska nie będzie dłużej rządzić naszym krajem. Myślę, że w tym miejscu i w tym momencie warto to przypomnieć.

Jeśli chodzi o pytania postawione w pierwszej części wystąpienia pani poseł Młyńczak, to odpowiedzi na nie można łatwo znaleźć w materiale przygotowanym w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Każdy członek Komisji otrzymał te dokumenty, pan minister Chodkiewicz dodatkowo bardzo dokładnie nam zreferował ich zawartość, co powinno rozwiać wszelkie wątpliwości niektórych posłów.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć, to wyliczenie kosztów budowy 1 km drogi. Z uwagą słuchałem wystąpienia pana poła Żmijana, który m.in. o tym mówił. Jeżeli dobrze usłyszałem, to pan poseł powiedział, że za poprzedniej koalicji rządzącej koszt budowy 1 km drogi wynosił ok. 9 mln euro.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zgadza się.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję, że pan to teraz przyznaje, panie pośle. Przeliczając tę kwotę na złotówki, wychodzi, że budowa 1 km drogi kosztowała ok. 40 mln złotych. Z materiałów przygotowanych przez resort infrastruktury wynika, że teraz, w tej chwili, budowa 1 km drogi to koszt 36 mln zł. Daje nam to, jak łatwo policzyć, oszczędności 4 mln zł na każdym kilometrze. Jest to 10% taniej. Nie da się obronić twierdzenia, że nie ma różnicy pomiędzy tymi cenami, że nic się w tym obszarze nie zdarzyło, że nie przyniosła efektów optymalizacja prowadzona w okresie październik 2015 r. – październik 2017 r. Liczby mówią same za siebie.

I jeszcze jedno słowo dotyczące sprawozdania przygotowanego przez pana ministra. Moim zdaniem jest to ważna informacja, która powinna być kubłem zimnej wody na głowy posłów obecnej opozycji. Pod koniec tego materiału znajdują się informacje na temat zakresu finansowego realizowanego programu. Pokazują one, że w okresie 2014–2015, czyli w latach rządów koalicji PO-PSL, na „Program Budowy Dróg Krajowych" wydano 20 893 628 tys. zł. Załóżmy, że było to w okresie 24 miesięcy. Tymczasem, w okresie 20 miesięcy rządów Prawa i Sprawiedliwości na realizację tego programu wydano łącznie 24 633 248 tys. zł. Jak widać, czas krótszy o cztery miesiące, a wydatki na budowę dróg krajowych o 4 mld zł większe. Powtarzam raz jeszcze – liczby nie kłamią, i dlatego swoje opinie powinniśmy kształtować na podstawie konkretnych liczb.

Na zakończenie chciałbym zadać pytanie, które kieruje zarówno pod adresem pana ministra, jak i pana dyrektora Krzysztofa Kondraciuka z GDDKiA. Czy nie sądzicie

panowie, że w tej chwili lub w najbliższej przyszłości może pojawić się problem związany z wykonawcami? Chodzi mi o firmy, które powinny budować polskie drogi. Z tego co mi jest wiadomo, mniejsi inwestorzy, czyli samorządy, już mają poważne kłopoty ze znalezieniem wykonawców do realizacji krótkich odcinków dróg gminnych lub powiatowych. Interesuje mnie także, jak wygląda sytuacja na rynku budowlanym w przypadkach inwestycji związanych z budową autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Teraz pan poseł Suchoń, a następnie poprosimy pana ministra Chodkiewicza. Proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie ministrze, jako nowa osoba w resorcie nie odpowiada pan oczywiście za aktualny stan rzeczy, trudno jednak nie odnieść wrażenia, że reprezentuje pan formację polityczną, która spowolniła proces budowy dróg krajowych i autostrad. Raczej nie można mówić, że zatrzymała, ale z pewnością poważnie spowolniła. Przetargi stanęły, ale w zasadzie nie wiadomo, dlaczego tak się stało. Z informacji, które wszyscy posiadamy wynika, że projekty były przygotowane do realizacji, ale do rozpoczęcia procesu realizacyjnego nie dochodziło. W tzw. międzyczasie doszło natomiast do faktycznego okrojenia Programu Budowy Dróg Krajowych. Z przykrością muszę skonstatować, że niektóre ważne ciągi komunikacyjne, jak na przykład Beskidzka Droga Integracyjna, wypadły z programu i jest to bez żadnych wątpliwości wina rządu PiS.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, tej drogi wcześniej w ogóle nie było w programie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jednak była, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To była tylko uwaga na marginesie. Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Szanowni państwo, przypominam sobie, jak w trakcie naszej pierwszej dyskusji na temat budowy dróg krajowych przedstawiciele ministerstwa bardzo mocno akcentowali kwestię ułatwień w zakresie budowy dróg. Miały one, z jednej strony, przyspieszyć realizację procedur, a z drugiej, obniżyć koszty inwestycji. Obniżka kosztów, nawet jeśli przyjmiemy wyliczenia mojego przedmówcy, że było to 10% taniej, w żaden sposób nie odpowiada narracji resortu prezentowanej na koniec 2015 r.

W związku z powyższym chciałbym usłyszeć od pana ministra, jakie ułatwienia resort faktycznie przygotował w tym zakresie? Które z nich zostały już wdrożone w procedury związane z realizacją inwestycji drogowych? W jaki sposób, zdaniem ministerstwa, brak pracowników chętnych do pracy może wpłynąć na poziom kosztów? Czy prognozujecie, czy liczycie się ze wzrostem kosztów w związku z trudną sytuacją na rynku pracy?

Interesuje mnie także sprawa wykorzystania środków w ramach programu operacyjnego. Na ostatniej stronie w materiale podajecie państwo, że wykorzystano już ponad 56% środków przyznanych na lata 2014–2020. Oznacza to, że ponad 40% tych środków jeszcze pozostało. Pytanie brzmi, czy jesteście w stanie sobie z tym zagadnieniem poradzić? Patrząc na to, w jaki sposób do tej pory wykorzystywano środki, trudno oprzeć się wrażeniu, że mogą pojawić się jakieś problemy z wydatkowaniem tych pieniędzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Oddaję głos panu ministrowi. Jeżeli uzna pan, że głos powinien zabrać przedstawiciel GDDKiA lub wypowiedź wymaga uzupełnienia przez któregoś z pana współpracowników, to oczywiście nie ma przeciwwskazań. Decyzja w tej sprawie należy do pana ministra. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Rozpocznę od kwestii dotyczącej drogi S10 na odcinku Bydgoszcz–Toruń. Pytał o to pan poseł Piotr Król. Ta inwestycja, panie pośle, nie ma jeszcze decyzji środowiskowej.

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie twierdziłem, że ma ona taką decyzję, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Procedura wyglądała tak, że na listę trafiały te inwestycje, które miały już za sobą najtrudniejsze etapy związane z przygotowaniem dokumentacji przetargowej. Inwestycja na S10 znajduje się w tej chwili na drugim miejscu na liście rezerwowej. Kiedy uda nam się osiągnąć oszczędności na innych przetargach, inwestycja na S10 zostanie zrealizowana. Warto dodać, że wspomniana inwestycja znajduje się także na liście Programu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, który próbujemy wdrażać wspólnie z Ministerstwem Rozwoju. Nasz plan w przypadku S10 jest mocno optymistyczny, ale pozwolę go sobie państwu przedstawić. Zakładamy, że uda się ogłosić przetarg w czerwcu 2018 r., umowa zostanie podpisana w sierpniu 2019 r., prace rozpoczną się w 2020 r. i zakończą w roku 2022. To tyle, jeśli chodzi o odcinek Bydgoszcz–Toruń.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, czy pojawią się problemu z wykonawcami. Na dziś nie ma problemu z brakiem firm startujących do przetargów na duże zadania inwestycyjne. Widzimy natomiast, że zaczyna brakować oferentów w przypadku mniejszych zadań, realizacji mniejszych projektów. Czasami zdarza się nawet, że do przetargu nie zgłasza się żadna firma. Z moich doświadczeń z okresu sprzed pracy w ministerstwie wynika, że rynek jest bardzo konkurencyjny, jeśli chodzi o kwestię pozyskania rąk do pracy. Firmy podkupują sobie pracowników, a niekiedy odbywa się to w sposób brutalny i bezwzględny. Pracownicy nie czekają nawet na oficjalne rozwiązanie umowy o pracę, tylko od razu przechodzą do innego pracodawcy, który oferuje im lepsze warunki finansowe. Tego rodzaju sytuacji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jeszcze nie obserwowaliśmy, ale wiemy, że takie procesy mają miejsce.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jak to się skończy finansowo? Jak wpłynie na cenę budowy kilometra?

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jak to się skończy pod względem finansów, tego jeszcze nie wiemy, ale mamy świadomość, iż może generować problemy.

Jeżeli chodzi o porównania cen i dyskusję, kiedy było taniej, a kiedy jest drożej, to chciałbym poinformować, że na przykład obwodnica Łomży kosztowała 2 mln zł za kilometr. Podaję ten przykład dla porównania i do przemyślenia. Jest to klasa drogi ekspresowej.

Padło pytanie dotyczące ograniczenia zakresu programu. Informuję, że program został dodatkowo dofinansowany kwotą 28 mld zł. Wprowadzono do niego nowe drogi, m. in. przywołaną w dyskusji S52, czyli Beskidzką Drogę Integracyjną. Teraz jest ona w programie. S52 jako droga ekspresowa została wprowadzona do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie autostrad i sieci dróg ekspresowych dopiero w 2016 r. Wcześniej była to droga niższej klasy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Kontynuujemy dyskusję. Zgłoszenie pani poseł Sibińskiej mam odnotowane, proszę się nie denerwować. Głosu pani poseł udzielę jednak dopiero po zakończeniu pierwszej tury, w ramach tzw. pytań dodatkowych. Kolejnym mówcą, zgodnie z prowadzoną listą, jest pani poseł Anna Paluch. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałabym się dowiedzieć jednej rzeczy. Pani poseł Młyńczak, przedstawicielka wnioskodawców, która była przecież posłem w poprzedniej kadencji Sejmu, powinna pamiętać nasze debaty prowadzone w roku 2012 i 2013 na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, kiedy o należne, ale niewypłacone pieniądze zaczęli się upominać podwykonawcy. Myślę, że pani poseł jeszcze

nie zapomniała, że wtedy zbankrutowało ok. 500 firm podwykonawczych. Ja doskonale pamiętam tamtą sytuację, ponieważ większość podwykonawców to były firmy z południa Polski, bliskiego mi regionu. Głównie było to Podhale, Sądecczyzna i Podkarpacie. Problem był bardzo poważny. Ówcześni rządzący, a dziś opozycja, unikało go jak diabeł święconej wody.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pani poseł zechce nie wpadać mi w słowo. Wydaje mi się, że lepiej dla całości dyskusji będzie, jeżeli będziemy wypowiadać się pojedynczo, a nie chóralnie.

Proszę państwa, w związku z tym, co powiedziałam przed chwilą, mam pytanie. Podnoszono problem średniej ceny kilometra drogi ekspresowej, kto za ile budował itd. Pamiętajmy w tym kontekście, że suma roszczeń podwykonawców, o których wspominałam, wyniosła łącznie ok. 10 mld zł. Interesuje mnie, jak w tej chwili rozstrzygana jest sprawa tych roszczeń? Ile z nich zostało uznanych i załatwionych? Czy pieniądze, które stanowią przedmiot toczących się postępowań, zostały wliczone do średniej ceny budowy kilometra drogi? Państwo z opozycji żonglujecie tą ceną z uporem godnym lepszej sprawy, ale ja zakładam, że jeżeli na skutek postępowania sądowego podwykonawca wyprocesuje jakąś kwotę od GDDKiA, to zostanie ona uwzględniona w średniej cenie budowy kilometra. Tymczasem zdaniem posłów z PO, jak widać, niektóre sprawy są już zamknięte, a dodatkowo wypłacane pieniądze nie mają wpływu na cenę budowy kilometra drogi. Chciałabym trochę więcej na ten temat usłyszeć od przedstawicieli ministerstwa, ponieważ mam wrażenie, że przez ostatni rok sprawa nieco umykała naszej uwadze. To pierwsza kwestia.

Druga interesująca mnie rzecz jest następująca. Wypowiadając się na początku debaty, pan przewodniczący Żmijan był uprzejmy stwierdzić, że skandalem są słowa ministra Szmita, który powiedział, że drogi wschód-zachód nie służą do końca interesom Polski, tylko przynoszą korzyść głównie naszym sąsiadom, zwłaszcza tym z Zachodu, dla których stajemy się krajem tranzytowym. Tymczasem wyraźnie widać, że jeśli jako kraj chcemy wyciągnąć z tranzytu jakieś zyski, a polskie firmy przewozowe podbijają europejski rynek przewozów, to od razu niektórzy partnerzy uciekają się do metod, nota bene sprzecznych z prawem unijnym, w celu osłabienia polskich przewoźników.

Druga strona tego medalu jest taka, mówię to także jako poseł pracujący w poselskim zespole karpackim, że jeszcze dziesięć lat temu poprzedni rząd Prawa i Sprawiedliwości przygotował plan budowy drogi S19, ale ten projekt został natychmiast porzucony, jak tylko do władzy doszli nasi następcy z PO i PSL. Panie pośle Żmijan, powiem to panu raz jeszcze…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Powinna się pani zwracać do ministra, a nie do mnie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ale ja zwracam się do pana i zechce pan nie wpadać mi w słowo. Za chwilę będzie pan mógł się wypowiedzieć. Przewodniczący Polaczek jest tak bardzo liberalną osobą, że z pewnością umożliwi panu zabranie głosu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Liberalną raczej nie, ale kulturalną chyba tak.

Poseł Anna Paluch (PiS):

To że kulturalną, to jak mawiał klasyk: oczywista oczywistość.

Panie pośle Żmijan, nie rozumiem i nie jestem w stanie przejść do porządku dziennego nad pana stwierdzeniem, w którym lekkomyślnie i nie biorąc pod uwagę uwarunkowań naszej polityki oraz lekceważąc decyzje rządu, który kieruje się interesem Polski, wydaje się pan nie zauważać znaczenia integracji państw Europy Środkowej i Wschodniej jako wspólnego obszaru gospodarczego. Jest to sprawa o podstawowym znaczeniu dla naszej przyszłości i dlatego dla każdego polskiego rządu powinna ona być kwestią

pierwszoplanową. Krótko mówiąc, proszę tę sprawę ponownie przemyśleć i nie formułować pochopnie tego rodzaju niepochlebnych opinii.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, proszę teraz nie polemizować. Nie udzieliłem panu głosu. Mówcą jest cały czas pani poseł Anna Paluch. Proszę kontynuować.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie rozumiem, dlaczego poseł Żmijan cały czas ingeruje w moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę zmierzać do konkluzji, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Już to czynię, panie przewodniczący. Ostatnia uwaga do wystąpienia przedstawicielki wnioskodawców. Jeśli jesteśmy jeszcze w pierwszej połowie obecnej perspektywy, a mamy już 56% alokacji wykorzystanych, to o czym w ogóle rozmawiamy? O jakich opóźnieniach państwo opowiadacie? Zejdźcie wreszcie na ziemię.

I druga kwestia. Jeżeli za lata 2014–2015 wydaliśmy niecałe 21 mld zł, chodzi o średnie wykorzystanie, a za rok 2017, konkretnie od stycznia do września, mamy wykorzystanych niecałe 9 mld zł, to chyba tempo jest mniej więcej takie samo. Nie trzeba znać wyższej matematyki, aby wychwycić tę prostą zależność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Jeszcze tylko uwaga do pana ministra odnośnie do hierarchii poszczególnych zadań. Bardzo się cieszę, że będzie realizowana droga krajowa nr 75. Dla Sądecczyzny jest to okno na świat. Była ona bowiem jednym z takich obszarów naszego kraju, które nie posiadają dojścia do porządnej drogi. Taka sytuacja wyraźnie przyduszała rozwój regionu. Proszę jednak pamiętać także o drodze krajowej nr 47 na odcinku Lubień–Rabka i Rabka–Nowy Targ, która jest kontynuacją wcześniej budowanego odcinka. Jeśli tej kontynuacji nie będzie, to po przejechaniu pięknego nowego odcinka wszystko i tak się zatka.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Głos ma w tej chwili pani poseł Aldona Młyńczak. Bardzo proszę.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Powrócę do wymowy liczb. Jeżeli spojrzymy na jedną ze stron materiału Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, tę która w tabeli prezentuje ceny, to zauważymy □ ponieważ kalkulator nie kłamie □ że jednak wychodzi na to, iż w przypadku dróg oddanych do użytku kilometr kosztował 31,4 mln zł, a w przypadku dróg, na realizację których dopiero podpisano umowy, kilometr będzie kosztował już 41,1 mln zł. Rozumiem, ponieważ jest to materiał ministerialny, że pan minister potwierdza, iż kilometr nowobudowanych dróg będzie o prawie 10 mln zł droższy niż w przypadku dróg, których budowę już zakończono. Te uwagi odnoszą się do dróg szybkiego ruchu. Nie są to autostrady, ponieważ kilometr autostrady z reguły jest jeszcze droższy.

Szanowni państwo, chciałabym powrócić również do pytania, które postawiłam na początku obrad, tylko tym razem bardzo proszę o udzielenie konkretnej odpowiedzi. Ile przetargów zostało rozstrzygniętych w ciągu dwóch minionych lat? Państwo asekurujecie się, podając w materiałach, że w procedurze przetargowej znajduje się 49 zadań, na przetarg oczekują zadania o wartości takiej a takiej itd. W żadnym miejscu nie mogę jednak znaleźć informacji na temat przetargów już rozstrzygniętych. Media podają, że rozstrzygnięto tylko dwa przetargi, a w ich wyniku wybudowano zaledwie kilkanaście kilometrów dróg i to już wszystko, cały sukces państwa ekipy.

Bardzo mnie cieszy, że całkowicie nie wygasła budowa dróg w ramach programu, ale stało się tak tylko dlatego, że wcześniej wasi poprzednicy przygotowali odpowiednie

podstawy do działania. Dostaliście na tacy połowę zrealizowanego procesu inwestycyjnego. W większości przypadków były już gotowe projekty, a niekiedy nawet rozpoczęła się realizacja zadań, bądź przetargi były w trakcie rozpatrywania. Wystarczyło tylko tego nie popsuć. Szanując siebie nawzajem, cieszmy się zatem, że program jest kontynuowany, ale nadal powtarzamy pytanie o to, dlaczego zmarnowaliście dwa minione lata? Gdybyście nie zmarnowali tego czasu, to praktycznie ten program mógłby się już kończyć. Pytam jeszcze raz, panie ministrze, ile przetargów zostało rozstrzygniętych w ciągu ostatnich dwóch lat i na ile kilometrów dróg?

Na zakończenie kilka konkretnych pytań dodatkowych. Kiedy nastąpi rozstrzygnięcie przetargu na budowę drogi ekspresowej S14? Chodzi o zachodnią obwodnicę Łodzi.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Łódź wypadła z programu.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

To znaczy, że w ogóle nie będzie przetargu?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, tak twierdzi przewodniczący Żmijan. Pozwólmy jednak wypowiedzieć się panu ministrowi.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Tylko dokończę stawianie pytań, panie przewodniczący. Chciałbym także usłyszeć, jakie są dalsze losy obwodnic Obornik Wielkopolskich, Ujścia i Piły. Obwodnice tych miast były pierwotnie zapisane w projekcie. Interesuje mnie, czy teraz będą realizowane. Proszę także o poinformowanie, na jakim etapie jest realizacja S11 od Poznania do Piły i dalej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Zanim wypowiedzą się kolejni mówcy, o głos poprosił pan minister Chodkiewicz. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chcielibyśmy bardzo dokładnie przedstawić państwu liczbę zawartych umów w minionych dwóch latach. W okresie od października 2015 r. do końca 2015 r. podpisano umowy i rozstrzygnięto przetargi na 374,8 km dróg. Złożyły się na to następujące inwestycje: odcinek A1 węzeł Rząsawa – węzeł Blachownia o długości 21 km, odcinek S2 Puławska – Przyczółkowa o długości 4,5 km, S2 odcinek B węzeł Przyczółkowa – węzeł Wał Miedzeszyński: 6,9 km, S2 odcinek C Wał Miedzeszyński – Lubelska: 7,5 km, odcinek S3 Zielona Góra Północ – węzeł Niedoradz: 13,3 km, odcinek S3 węzeł Legnica 2, bez węzła do węzła Jawor: 19,7 km, odcinek S5 Białe Błota – Szubin: 9,7 km, S5 Szubin – Jaroszewo: 19, 3 km, S5 Jaroszewo – Mielno: 25,1 km, S5 odcinek Nowe Marzy – Dworzysko: 23,3 km, S5 odcinek Dworzysko – Aleksandrowo: 22,4 km, Aleksandrowo – Tryszczyn: 14,7 km i Tryszczyn – Bydgoszcz – Białe Błota: 13,5 km, na S6 odcinek Nowogard, koniec obwodnicy – miejscowość Płoty: 20,3 km, odcinek S6 koniec obwodnicy w miejscowości Płoty – węzeł Kiełpino: 14,6 km, odcinek S6 węzeł Kiełpino – węzeł Kołobrzeg Zachód: 24,1 km, S6 odcinek węzeł Kołobrzeg Zachów – węzeł Ustronie Morskie, wraz z budową obwodnicy w Kołobrzegu, odcinek S6 Ustronie Morskie – początek obwodnicy Koszalina i Sianowa, S7 odcinek Koszwały – Nowy Dwór Gdański o długości 20,5 km, S7 Nowy Dwór Gdański – Kazimierzowo: 19,1 km, S17 Garwolin – Kurów, odcinek granica województwa – węzeł Skrudki: 20,2 km, S17 Garwolin – Kurów, węzeł Skrudki Zachód: 13,2 km, budowa obwodnicy Wałcza S10: 17,8 km, budowa obwodnicy Szczecinka na S11: 12 km. W sumie 24 przetargi i 24 zawarte umowy.

W roku 2016 podpisaliśmy umowy na realizację zadań o łącznej długości 263,7 km i wartości 10,5 mld zł. Znalazły się wśród nich: A1 odcinek Zawodzie – Woźniki, S3 Niedoradz – droga wojewódzka nr 283: 17,3 km, S5 Wronczyn – Kaczkowo: 63,3 km, odcinek S6 Koszalin – Sianów wraz z odcinkiem S11 Bielice – węzeł Koszalin Zachód, S7 Lubień – Rabka: 16,7 km, S8 Radziejowice – Przeszkoda: 9,9 km, S8 Wyszków – granica województwa: 38,5 km, S17 węzeł Lubelska – Garwolin, S51 Olsztyn Wschód – Olsztyn

Południe: 16 km, obwodnica Góry Kalwarii w ciągu drogi krajowej nr 50 i 79: 9 km, obwodnica Sanoka w ciągu drogi krajowej nr 28: 6,7 km, obwodnica Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5: 5,7 km, obwodnica Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi krajowej nr 73: 6,9 km. W sumie 13 przetargów i 13 zawartych umów.

W 2017 r. podpisaliśmy umowy na zadania o łącznej długości 124,6 km i wartości wydatków na ich realizację w kwocie 4,6 mld zł. Złożyły się na to następujące inwestycje: S61 koniec obwodnicy Suwałk – Budzisko, S61 Szczuczyna, druga jezdnia, odcinek A2 węzeł Lubelska – węzeł Konik o długości 5,6 km, odcinek A2 węzeł Konik – obwodnica Mińska Mazowieckiego: 9,2 km, S7 węzeł Lotnisko – węzeł Lesznowola: 6,6 km, odcinek S7 węzeł Lesznowola – węzeł Tarczyn: 14,8 km, S7 odcinek węzeł Tarczyn północ – początek obwodnicy Grójca: 7,9 km, S17 odcinek węzeł Lubelska: 2 km, budowa wiaduktu w Legionowie, droga krajowa nr 61, trzeci etap: 1,8 km, drugi etap obwodnicy Inowrocławia, droga krajowa nr 15 i 25: 4,9 km, budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska, droga krajowa nr 77: 14 km, budowa S3, A6 węzeł Kijewo I: 8 km, S3, A6 odcinek Kijewo – Dąbie – Rzęśnia: 3,5 km, budowa obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa na S10: 6,4 km, S7 Radom – Jędrzejów, od granicy województwa mazowieckiego i świętokrzyskiego, Skarżysko Kamienna: 7,6 km, budowa obwodnicy Kępna na S17: 6,8 km. W sumie zawarto 16 umów i rozstrzygnięto 16 przetargów.

Łącznie, w okresie od października 2015 r. do 24 października tego roku, podpisano umowy na budowę 763 km dróg o wartości wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego w kwocie 31,7 mld zł. Do końca bieżącego roku chcemy jeszcze rozstrzygnąć przetargi i podpisać umowy na: budowę drogi S1 Pyrzowice – Podwarpie o długości 9,7 km, obwodnicę Brzozowa wraz z odcinkiem Brzozowo Miękowo o długości 22,4 km, odcinek Miękowo – Rzęśnica, 3,8 km, to jest droga S3, na S7 odcinek Napierki – Mława o długości 14 km, też na S7 Mława – Strzegowo: 21,5 km, S7 odcinek Strzegowo – Pieńki o długości 22 km i Pieńki – Płońsk: 13,8 km, następnie węzeł Szczepanowice – węzeł Widoma o długości 14 km, te tereny leżą na południe od Warszawy oraz dalej na S7 węzeł Widoma – węzeł Nowa Huta: 18,3 km, S17 na odcinku Warszawa, węzeł Zakręt do węzła Lubelska o długości 2,5 km, odcinek na S19 węzeł Kraśnik Południe – Janów Lubelski Północ, odcinek S19 odcinek obwodnica Janów Lubelski – węzeł Janów Lubelski Północ – węzeł Janów Lubelski Południe, odcinek S19 węzeł Janów Lubelski Południe – Lasy Janowskie, S61 odcinek węzeł Kolno – Stawiski, Stawiski – obwodnica Szczecina o długości 18 km, obwodnica Tomaszowa: 9,6 km, budowa obwodnicy Warzymic i Przecławia na drodze krajowej nr 13 o długości 6,4 km, budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego na drodze krajowej nr 15 o długości 17,9 km. Razem 243 km. Do końca roku planowane jest oddanie 9 odcinków o wartości 5,2 mld zł i długości 133 km.

Jeżeli chodzi o drogę S14, to mamy wyznaczoną datę podpisania umowy. Jest to maj 2018 r. Zadania dotyczące realizacji obwodnicy Obornik, Ujścia i Piły oraz S11 na odcinku Piła – Poznań, tego dotyczyło pytanie pani poseł, znajdują się na liście rezerwowej. Zostaną one przygotowane do realizacji w taki sposób, żeby można je wykonać w następnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, tj. od roku 2021.

Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 47 na odcinku Rdzawka – Nowy Targ, to informuję, że to zadanie będzie realizowane ze środków budżetu państwa. Zostało one skierowane do realizacji. Pan minister Adamczyk podpisał program inwestycji. Obecnie kontynuowane są prace przygotowawcze. Realizacja jest planowana na lata 2020–2022.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Chodzi o S11, tak?

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Nie, o drogę nr 47.

Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł dotyczące kwestii podwykonawców, to po pierwsze należy skorygować błąd językowy. Nie powinniśmy mówić podwykonawcy. Faktycznie chodzi bowiem o wykonawców. Rzeczywiście, chodzi o 10 mld zł, z czego 6 mld zł trafiło na drogę sądową. Mimo to, na bieżąco staramy się zawierać ugody z wykonawcami. Między innymi została zawarta ugoda ze słynną firmą Covec. O szczegółach nie mogę niestety opowiadać, bo jest to tajemnica przedsiębiorstwa. Roszczenia w kwocie 4 mld zł

nie zostały skierowane na drogę sądową i postaramy się zawierać ugody z wykonawcami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Mam wrażenie, że przedstawicielka wnioskodawców uzyskała najbardziej pełną informację, jaka była możliwa do przekazania. Przynajmniej w znaczącej części, jeśli chodzi o postawione przez nią pytania.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Nie uzyskaliśmy jednak nadal odpowiedzi na pytanie dotyczące S11. Odcinek od Poznania do Piły. Co z nim? Kiedy będzie realizowany?

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Mówiłem o tym, pani poseł.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Jeżeli tak, to przepraszam, widocznie nie usłyszałam.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Zadania związane z odcinkiem S11 Piła – Poznań znalazły się na liście rezerwowej i są przygotowywane do realizacji w następnej perspektywie finansowej.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Podobnie jest z obwodnicami, o które pytałam. Zgadza się?

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Tak, pani poseł.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Cała S11 jest objęta procesem przygotowawczym.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

W takim razie bardzo dziękuję, ale pozostanę przy swojej opinii…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, inni posłowie czekają na możliwość zabrania głosu.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Już kończę i obiecuję, że nie będę się dziś więcej odzywać. Powtórzę, że dziękuję panu ministrowi za bardzo wyczerpującą odpowiedź. Zwracam tylko uwagę na fakt, że znaczna część z tych przetargów, o których mówił pan minister, została przygotowana wcześniej, przez poprzedników. Chciałam usłyszeć precyzyjną informację na temat przetargów, które państwo przygotowaliście i przeprowadziliście samodzielnie. Niestety, nie doczekałam się, ale i tak dziękuję panu ministrowi za przekazane informacje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Aż mnie korci, aby dołączyć się do tej dyskusji, ale się powstrzymam. Następnym mówcą jest pan poseł Buczak. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni członkowie Komisji…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo proszę o spokój, szanowni państwo.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Chciałbym podziękować resortowi za przyjęcie nowych kierunków i zmianę priorytetów ministerstwa, jeśli chodzi o inwestycje drogowe w naszym kraju. Szczególnie ważna jest zmiana w podejściu do potrzeb Polski Wschodniej i decyzja o realizacji inwestycji na drodze S19, czyli Via Carpatia. Poprzednia ekipa rządowa inwestycję w drogę S19 uznawała za zbędną. Mówiono nawet, że jest to inicjatywa całkowicie polityczna, a nie ekonomiczna. Obecne kierownictwo resortu infrastruktury uznaje Via Carpatię za konieczną inwestycję, której realizacja w bardzo pozytywny sposób przyczyni się do zrównoważonego rozwoju naszego kraju. Wzrost nakładów na krajowe inwestycje drogowe jest

przede wszystkim wynikiem zwiększenia nakładów na inwestycję w S19. Za to bardzo gorąco dziękuję ministerstwu. Prace postępują i bardzo realne jest założenie, że droga zostanie ukończona do 2025 r.

Chciałbym jednak zadać pytanie dotyczące innych dróg ekspresowych i autostrad. Chodzi mi konkretnie o zjazdy z tych dróg. Wydaje się, że zjazdy z autostrad, zwłaszcza z nich, zostały zaprojektowane w sposób, który niezbyt pozytywnie przyczynia się do korzystania z tych, było nie było, bardzo kosztownych inwestycji. W niektórych rejonach zjazdy z autostrady, a właściwie ich brak, zaczynają stanowić bardzo poważną barierę rozwojową. Moim zdaniem konieczne jest postawienie zjazdów w kilku nowych miejscach, oprócz dotychczasowych. Zdaje sobie sprawę, że występują różne ograniczenia w tym zakresie, chodzi m.in. o atest trwałości itd., ale chciałbym usłyszeć od pana ministra, jak resort widzi na przyszłość plany inwestycji w nowe zjazdy, w nowych miejscach? Moim zdaniem zdynamizowałyby one rozwój miast zlokalizowanych w pobliżu autostrady. Szczególnie mam na myśli trasę A4 biegnącą przez wschodnie tereny naszego kraju.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Do zabrania głosu zapraszam pana posła Ławniczaka. Bardzo proszę.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Garść ogólnych uwag, szanowni państwo. Rzeczy, o których do tej pory była mowa na posiedzeniu Komisji, w zdecydowanej większości można sobie odszukać na stronach internetowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad lub na stronach Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. To tytułem informacji, proszę koleżanek i kolegów posłów.

Korzystając z tych stron, pozwoliłem sobie pewne wielkości policzyć i podsumować. Wyszło mi, że w latach 2008–2015, zaokrąglam do pełnych lat, oddano do użytku 2030 km dróg szybkiego ruchu. W okresie 2016–2017, a więc już za rządów PiS, oddano lub odda się do końca roku 415 km dróg szybkiego ruchu. W przyszłym roku przewiduje się ok. 370 km dróg do oddania, a do końca bieżącej kadencji Sejmu prawdopodobnie zostanie oddanych 1200–1300 km dróg szybkiego ruchu. Zwracam uwagę, że kadencja trwa zaledwie cztery lata. Porównajmy, czteroletnia kadencja PiS – 1200–1300 km dróg, ośmioletnia kadencja PO-PSL – 2030 km. Zestawiam te liczby w celach porównawczych.

Szanowni państwo, jeżeli tak wygląda rzeczywistość, a ja słyszę, o rzekomym wyhamowaniu inwestycji drogowych za rządów PiS, kiedy w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości zostanie oddanych więcej kilometrów dróg niż miało to miejsce przeciętnie w okresach czteroletnich, kiedy rządziła PO, to zadaję pytanie: W jakiej rzeczywistości żyją osoby, które głoszą takie odkrywcze tezy?

Koleżanki i koledzy z PO, ja naprawdę nie chcę czynić więcej porównań i naprawdę nie mam do nikogo pretensji o to, że w 2015 r., ostatnim roku rządów premier Ewy Kopacz, oddano do użytku zaledwie 33 km i 100 m dróg szybkiego ruchu. Kończyły się unijne pieniądze i kończyły się programy, dlatego wynik był taki, a nie inny. Jeżeli zatem w 2016 r. oddano ponad 200 km, a w tym roku będzie to ponad 290 km, to czy mamy regres, czy progres, jeśli porównamy to z efektami na koniec 2015 r. i 2014 r.? Jak powiedziałem, nie chcę dalej w to się zagłębiać.

Proszę państwa, jestem posłem z Wielkopolski, która jest drugim województwem w kraju pod względem wielkości. Doskonale jednak wiem, że poza realizowanymi inwestycjami, które rozpoczęte zostały jeszcze za rządów PO, z wyjątkiem drugiego etapu Kępna, na który zarówno przetarg, jak i realizacja zadania inwestycyjnego odbędzie się za rządów obecnej koalicji, mamy w Wielkopolsce tylko puste szuflady. Żadnych nowych inwestycji. Dlatego, zwracam się teraz do mojego szanownego kolegi posła Piotra Króla z województwa kujawsko-pomorskiego – jesteśmy w bardzo podobnej sytuacji jak w przypadku drogi S10. Z tym, że Bydgoszcz za moment będzie miała już S5 i połączenie w stronę Gdańska, chociaż nie będzie miała nadal połączenia z Toruniem, to jednak i tak lepiej niż w Wielkopolsce. W naszych szufladach nie znajdują się żadne plany. Szuflady są całkowicie puste. Dopiero teraz zaczyna się prowadzić prace projektowe, na przykład na drodze krajowej nr 25 Ostrów – Kalisz – Konin oraz na S11, na odcinku zarówno

północnym, jak i południowym. Jednak całość tych prac przygotowawczych znajdzie swój finał dopiero gdzieś w roku 2021 lub 2022. Dopiero wtedy będziemy mogli zacząć rozmawiać o przetargu. Do następnych wyborów parlamentarnych staniemy w Wielkopolsce z perspektywą, że w całym regionie w latach 2019–2023 nie zostanie przeprowadzona żadna inwestycja drogowa. Puste szuflady zastaliśmy w biurkach poprzedników i szybko nie da się ich zapełnić nowymi projektami. Pewnych procesów nie da się przeskoczyć. Dlatego, jeśli ktoś zaczyna mówić, że za rządów poprzedników wszystko było super przygotowane, to pokazuję przykład Wielkopolski, który ewidentnie dowodzi, jak te przygotowania wtedy wyglądały.

Szanowni państwo, bardzo mi zależy, aby zwrócić uwagę w procesie decyzyjnym na Wielkopolskę i żeby naprawdę uwzględniono jej potrzeby, zwłaszcza kiedy resort będzie planował wydanie miliardów złotych z nowej perspektywy finansowej. I nie chodzi tylko o drogę S11, ale również o aglomerację kalisko-ostrowską, która poza aglomeracją poznańską jest drugą aglomeracją na terenie naszego województwa. De facto Kalisz jest jedynym miastem w Polsce liczącym powyżej 100 tysięcy mieszkańców, w przypadku którego żadna z wcześniej rządzących ekip nie planowała budowy jakiejkolwiek obwodnicy. Teraz przynajmniej planuje się drogę nr 25 łączącą Ostrów, Kalisz i Konin. Tam jeszcze jest problem skrzyżowania z drogą nr 12.

Wszystko trzeba ze sobą logicznie powiązać i od razu pomyśleć o rozwiązaniu perspektywicznym dla tego rejonu Polski. Będę w tym celu odwiedzał pana ministra, a teraz jeszcze raz apeluję, a właściwie zwracam się z pobożnym życzeniem, aby resort zwrócił baczniejszą uwagę na potrzeby Wielkopolski. Mimo, że sam pochodzę z południa województwa, to apeluję, aby w przede wszystkim rozwiązać problem w Obornikach, które leżą na północy województwa. Kieruję ten apel również pod adresem przedstawicieli Rady Ekspertów. Most na Warcie w Obornikach naprawdę ledwie się trzyma. Są to oczywiście skutki wieloletnich zaniedbań, ale jeśli ten most tąpnie, nie będzie żadnego innego racjonalnego połączenia drogami krajowymi miasta Poznania z rejonem pilskim. W tej chwili dopiero uświadomiono sobie wagę tego problemu i zaczynają powstawać pierwsze koncepcje i pomysły na znalezienie efektywnego rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Poseł Kilian, bardzo proszę. Czy jest pan poseł na sali? Nie widzę. O głos poprosił jeszcze raz pan przewodniczący Żmijan. Bardzo proszę, tylko przypominam o zwięzłej wypowiedzi. Później pani poseł Sibińska i na sam koniec ja zabiorę głos.

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Postaram się bardzo krótko, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie dłużej niż dwie minuty.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Do pana posła Webera. Panie pośle, powiedziałem bardzo wyraźnie, że chodzi o średni koszt budowy autostrady. Ta wielkość, którą pan podał, odnosi się natomiast do kosztu budowy drogi szybkiego ruchu. Może być on nawet o 1/3 niższy niż w przypadku autostrady. Proszę to wziąć pod uwagę na przyszłość, zwłaszcza że w ostatnich dwóch latach nie ogłaszaliście budowy żadnego fragmentu autostrady.

Poza tym, szanowny panie pośle, powinien pan w swoich analizach uwzględnić także wyśrubowane normy akustyczne, które ustalał pana kolega, minister Szyszko. One również przyczyniły się w znaczący sposób do podniesienia kosztów budowy kilometra drogi. Dzisiaj te normy są niższe, co siłą rzeczy obniża koszty.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Problemy środowiska to nie jest temat dla Komisji Infrastruktury.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W tym kontekście są jak najbardziej, pani poseł. A skoro już jestem przy pani, to chciałbym pod pani adresem powiedzieć coś szczególnego. Apelowała pani do mnie, abym się

zastanowił i zweryfikował moje myślenie o polskiej polityce i naszych interesach. Chodziło, przypominam, o tranzyt wschód-zachód przechodzący przez Polskę. Z mojej strony chciałbym pani i pani kolegom pogratulować sukcesu, w cudzysłowie, jaki przed dwoma dniami odnieśliście w kwestii pracowników delegowanych. To jest właśnie realny efekt waszej polityki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pani poseł Sibińska. Również dwie minuty na uzupełnienie wcześniej postawionych pytań.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, proszę mi wytłumaczyć, jak to jest, że kiedy ja pytam o obwodnice Krosna, Strzelec Krajeńskich i Kostrzynia, to jest to pytanie nie na temat, a jeśli poseł Król pyta o obwodnicę Bydgoszczy, to jest to pytanie na temat? Jeżeli ja pytam o S3 i rozliczenie wykonawców za obwodnicę Gorzowa Wielkopolskiego, to jest to pytanie nie na temat, a jeśli pani poseł Paluch pyta o podwykonawców, wchodzi w dodatkową polemikę, pyta o drogi wokół Rabki, to są to pytania na temat. Takie rozgraniczanie jest chyba niezbyt właściwe.

Zapytam jeszcze raz. Panie ministrze, kiedy zostanie zakończony wreszcie odcinek S3 Sulechów – Zielona Góra? Pokażę panu zdjęcia z wczoraj. Tam cały czas jeździ ciężki sprzęt i bynajmniej nie po moście. Most to faktycznie dopiero 2019 r. Mnie chodzi o to, że odcinek o długości ponad 2 km cały czas jest jeszcze opalikowany i można jeździć tylko jednym pasem drogi. To po pierwsze. Po drugie, po raz kolejny pytanie o obwodnicę Gorzowa. Jak zostanie rozliczone opóźnienie? Wobec kogo i jakie konsekwencje zamierzacie państwo wyciągnąć?

Na zakończenie jeszcze uwaga. 3029 km dróg, tyle zostało zbudowane w okresie rządów Platformy Obywatelskiej. Przetargi, które pan opisywał przy okazji omawiania inwestycji w 2015 r., to są przetargi rozpoczęte przez nas. Podobnie, jeśli chodzi o przetargi w 2016 r. One również były przygotowane przez poprzednią ekipę. Jeżeli pan o nich mówi, jeżeli prace są kontynuowane, to bardzo dobrze. Proszę mieć jednak trochę cywilnej odwagi i przyznać, że to co robicie…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Pani poseł, takie zachowanie nie jest naprawdę potrzebne. Pan przewodniczący powinien chyba na to zareagować. Posłów opozycji od razu pan napomina, a swoją koleżankę niekoniecznie. Jeżeli jest kontynuacja wcześniej rozpoczętych działań, to my potrafimy to dostrzec. Liczylibyśmy na to również ze strony obecnie sprawujących władzę. Proszę się tego nie wstydzić. Nawiasem mówiąc, kiedy oddajecie do użytku inwestycje, do których niewiele się przyłożyliście, to przynajmniej należałoby zaprosić na uroczystość tych posłów i tych samorządowców z PO lub innych ugrupowań, którzy naprawdę przyczynili się do realizacji tych inwestycji. Muszę powiedzieć, że trochę przykra była dla nas sytuacja, kiedy podczas uroczystego otwarcia obwodnicy Gorzowa rządzącym zabrakło klasy na tyle, żeby zaprosić na uroczystość współtwórców tego sukcesu, wywodzących się z PO. Mieszkam w Gorzowie, pracowałam w Komisji Infrastruktury w zeszłej kadencji Sejmu i wydaje mi się, że w jakiś sposób przyczyniałam się do zrealizowania tej inwestycji. Pewien niedosyt pozostał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Król tytułem uzupełnienia wcześniejszej wypowiedzi? Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dotychczas niezwykle ceniłem sobie intelekt pani poseł, a teraz czuję się trochę zawiedziony. Być może nie tylko my słyszymy to, co się dzieje na sali. Przypominam, że posiedzenie jest transmitowane. Jeżeli pani raczy przytaczać moje słowa, to prosiłbym, aby faktycznie podawała pani to, co powiedziałem. Zabiegam, zabiegałem i będę zabiegać o realizację odcinka drogi S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toru-

niem. Przy mojej całej, w cudzysłowie, sympatii do Torunia, trudno chyba ten odcinek nazwać obwodnicą Bydgoszczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Widzę jeszcze zgłoszenie pana posła, ale zdaje się nie było pana na liście mówców.

Poseł Jerzy Bielecki (PiS):

Dziękuje, panie przewodniczący. Faktycznie, nie zgłaszałem się do głosu wcześniej, ponieważ przyznam się, iż liczyłem, że pan przewodniczący Żmijan, też przecież z Lubelszczyzny, zapyta o nasze drogi lokalne. Jednak nie zapytał, więc zdecydowałem się zabrać głos.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

U nas na Lubelszczyźnie jest dobrze.

Poseł Jerzy Bielecki (PiS):

Oczywiście, przez całe minione osiem lat było dobrze. O S19 mówił pan minister, ale chciałbym jeszcze usłyszeć kilka zdań na temat S17 i S12. Przez osiem lat rządów poprzedniej koalicji w ogóle nie słyszeliśmy o tych drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę państwa, wezmę to na siebie. To moja odpowiedzialność. Przyznam, że wykroczyłem poza poczynione uzgodnienia. Lista mówców została wcześniej zamknięta, ale dopuściłem do głosu posła Bieleckiego, a zgłasza się jeszcze pani poseł Kaczorowska i poseł Mrówczyński. Im też udzielę głosu, tylko bardzo proszę o krótkie wystąpienia. Najpierw pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana ministra, chociaż muszę przyznać, że trochę się lękam je zdać. Usłyszałam, że droga S18, która domyka ring wokół Łodzi, wypadła z programu. Czy faktycznie tak jest, panie ministrze? Przepraszam, oczywiście chodziło o S14.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeśli mówimy o drodze S14, to podawałem datę zawarcia umowy. Ma to się stać w maju 2018 r. Wtedy planujemy podpisać umowę na realizację tego odcinka.

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Wysoka Komisjo, nie planowałem zabierać głosu, miał to uczynić kolega poseł Kilian, ale z powodu innych obowiązków opuścił posiedzenie Komisji, dlatego wypowiem się w jego imieniu. Poseł Kilian prosił, abym przypomniał panu ministrowi o obwodnicy Starogardu Gdańskiego. A od siebie polecam pamięci pana ministra drogę nr 22, która biegnie w układzie równoleżnikowym do autostrady. Jeżdżę tą drogą bardzo często i ruch na niej jest tak wielki, że aż wzbudza strach. Ze wschodu na zachód jeżdżą po niej TIR-y. Proszę pamiętać o tym, kiedy będzie przebudowywana ze względu na dopuszczalny nacisk na oś, aby przynajmniej fragmentami wprowadzić układ 2+1, który pozwoli samochodom osobowym jeździć po tej drodze chociaż trochę bezpieczniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na zakończenie pozwolę sobie na przedstawienie kilku własnych uwag jako wkładu do toczonej dziś dyskusji. Odniosę się do kilku generalnych kwestii, ale po pierwsze, chciałbym wyrazić wielkie zdziwienie, mówiąc bardzo dyplomatycznie, usłyszaną tezą, że program budowy dróg krajowych został spowolniony przez rząd PiS, kiedy jak na dłoni widać energiczne działania Rady Ministrów w tym obszarze. Minister finansów i rozwoju oraz minister infrastruktury uzgodnili zwiększenie finansowania programu, który przyjęła poprzednia koalicja w 2015 r., aż o 1/4. Postawienie w tej sytuacji tezy, że program został spowolniony i grozi mu fiasko jest całkowicie nieuprawnione. Tym bardziej jest

ona nieuprawniona, kiedy zapoznaliśmy się z prezentacją pana ministra, który pokazał stan zaawansowania w zakresie rzeczowym i finansowym. Nie chcę powtarzać po raz kolejny znanych liczb, dlatego powiem tylko, że mamy szczęście, iż znajdujemy się w czasach realizacji największego w historii programu inwestycyjnego w polskie drogi, zarówno pod względem finansowym, jak i pod względem rzeczowym.

Przypomnę, że pierwszy program drogowy, na lata 2008–2012, który uzgadniałem jako minister, na sali są także inne osoby, które bardzo solidnie pracowały nad tamtym programem, miał wymiar finansowy w wysokości 121 mld zł. Następny program, ten z 2015 r., opiewał na kwotę 107 mld zł. Później został poprawiony na 137 mld zł. Jeśli zobaczymy, jakie sumy wchodzą w grę, będziemy mogli sobie wyobrazić skalę inwestycji. Jeśli spojrzymy na środki z Unii Europejskiej, to dla przypomnienia podam, że w pierwszym programie Transport na lata 2004–2006 Polska miała do dyspozycji środki europejskie w kwocie 1,1 mld euro. W latach 2007–2013 było to już 20 mld euro. Mam na myśli łączne nakłady na inwestycje drogowe i kolejowe. Porównywalna kwota została postawiona do naszej dyspozycji na kolejny okres programowania. Szanowni państwo, w tej chwili nakłady na infrastrukturę transportową w Polsce są osiemnaście razy większe niż były w pierwszym okresie po naszym wejściu do Unii. Nie ma więc żadnej mowy o spowalnianiu tempa inwestycji ani o cofaniu się. Skala inwestycji, mówiąc obrazowo, jest nieporównywalnie większa.

Druga kwestia, którą chciałbym poruszyć, wiąże się już z pytaniem do pana ministra lub przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Przez całą dzisiejszą dyskusję nie przewinęło się bardzo konkretne zagadnienie związane z kosztami obsługi zaciągniętych zobowiązań. Pamiętajmy, że głównym źródłem finansowania jest Krajowy Fundusz Drogowy, który jest zadłużony na kilkadziesiąt miliardów złotych. W kontekście wysiłku rządu i całego państwa interesujące jest dowiedzieć się, jakie kwoty zostały zaplanowane na obsługę kredytów i wyemitowanych obligacji w latach 2018–2019? Poproszę o podanie suchych liczb. Chodzi mi też o uzmysłowienie paniom i panom posłom, jak wielka jest skala obowiązkowych spłat w roku 2017 i ile nas kosztuje roczna obsługa zadłużenia. W Krajowym Funduszu Drogowym w ostatnich latach było to ok. 2 mld zł. Warto o tym mówić, ponieważ jest to druga strona medalu, o której często zapominamy. Wiele mówimy o konkretnych inwestycjach, a przecież na to są potrzebne środki i one muszą się znaleźć.

Trudno mi podzielić opinię wnioskodawców, która bardzo krytycznie oceniała zakres rzeczowy i tempo realizacji programu budowy dróg. Odwołam się tylko do jednego przykładu, który chyba nie budzi kontrowersji, a mianowicie do realizacji odcinka drogi S19 na osi północ–południe, na wschód od Wisły. Przypomnę, że była to inicjatywa rządu Prawa i Sprawiedliwości z lat 2005–2007. Kluczowe memorandum, które stawiało ten problem na poziomie europejskim, wsparł osobiście świętej pamięci prezydent Lech Kaczyński. Dostrzegał i doceniał on tego rodzaju projekty cywilizacyjne. To, że dziś oprócz realizacji S3 i autostrady A1 przywracamy niejako do życia projekt S19, jest wyrazem naszej polityki spójności i wyrównywania szans. Jest to zdecydowanie lepsze rozwiązanie niż odkładanie na półkę, jak miało to miejsce w ostatnich latach.

Ostatnia kwestia dotyczy pytania z perspektywy czysto parlamentarnej. Chodzi mi o brakujące odcinki autostrady A1. Pierwszy jest w stanie realizacji, od Pyrzowic do węzła Wąsosz, drugi jest przygotowywany, od Częstochowy do Tuszyna. Czy pan minister lub dyrektor GDDKiA mogliby powiedzieć w kilku zdaniach, jak wygląda stan prac związanych z realizacją budowanego odcinka w stosunku do wyznaczonego harmonogramu i jak wyglądają plany związane z realizacją brakującego odcinka A1 od Częstochowy?

To wszystko z mojej strony. Dziękuję. Proszę pana ministra o odniesienie się do poruszonych zagadnień.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeśli można, panie przewodniczący, to odpowiem na pytania zadawane przez posłów z sali, a jeśli chodzi o kwestie dotyczące S3 i obwodnicy Gorzowa poproszę o wypowiedź

pana dyrektora Kondraciuka z GDDKiA. On najlepiej wie, co po tamtej drodze jeździło i ewentualnie, jakie kary i na kogo zostaną nałożone za opóźnienia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Jeżeli chodzi o kwestie zjazdów z autostrad, to naczelna zasada jest taka, szanowni państwo, że z autostrad nie ma zjazdów. Przy autostradach mamy węzły. Byłem na Podkarpaciu i spotkałem się z ideą, żeby węzłów było więcej, ale obawiamy się takich modyfikacji, ponieważ wprost będą one prowadzić do tego, że z autostrady zrobi się w końcu droga ekspresowa. Od strony formalnej nie ma jednak żadnych przeszkód, które uniemożliwiałyby takie inwestycje. Przepisy pozwalają na finansowanie tego rodzaju zadań przez samorządy. Możliwość postawienia dodatkowego węzła została już zresztą raz wykorzystana na A4 w miejscowości Niepołomice. W praktyce takie rozwiązania się stosuje.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące przyszłej perspektywy finansowej, to planujemy zakończyć w jej ramach realizację wszystkich zadań, które są wpisane do programu. W ramach drogi krajowej nr 25 przewiduje się obejście Kalisza. Trwają obecnie analizy. Zadanie będzie mogło zostać zrealizowane w przyszłej perspektywie. To tyle tytułem odpowiedzi na pytanie pana posła.

Jeśli chodzi o drogi S17 i S12, to w przypadku S17 cały ciąg drogi jest ujęty w podstawowym limicie programu, czyli w 135 mld zł. Na odcinku od Warszawy do Lublina prace są już zaawansowane. Doskonale to widać. Wracałem niedawno z tamtych okolic. Pracownicy wykonują swoje obowiązki nawet w nocy. Oprócz robót trwają też ostatnie prace projektowe. Od miejscowości Piaski do granicy prace się już toczą. Mamy zabezpieczone wszystkie potrzebne środki. W przypadku S12 zostało zapewnione finansowanie obwodnicy Chełma. Pozostały ciąg S12 zostanie przygotowany w następnej perspektywie.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to odpowiedzi na pytania dotyczące S3 udzieli pan dyrektor Kondraciuk z GDDKiA. Ja dodałbym jeszcze tylko kilka zdań na temat kosztów finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego. W tej chwili jest to 66,5 mld zł. Koszt obsługi, czyli odsetki to 16,8 mld zł. Koszty obsługi w skali rocznej kształtują się różnie, zależnie od struktury długu. W 2018 r. wyniosą 2 mld zł. Wykupiony zostanie dług o wartości 12,1 mld zł.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

A w 2019 r.? Orientacyjnie.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Nie dysponuję w tej chwili danymi, a nie chciałbym Wysokiej Komisji wprowadzić w błąd.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Warto mieć na uwadze te kwoty.

Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz:

Powinno to być 1,2 mld zł odsetek, a kapitał to 563 mln zł.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. To są bardzo konkretne kwoty. Proszę o zabranie głosu pana dyrektora Krzysztofa Kondraciuka, zgodnie z propozycją pana ministra. Domyślam się, że odpowiedź będzie dotyczyć pytania o S3, ale gdyby pan dyrektor uznał, że warto coś dodać do wcześniej poruszanych kwestii, to również bardzo proszę.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Krzysztof Kondraciuk:

Zacznę od kwestii, o którą zapytano na początku posiedzenia, a później ona kilka razy jeszcze powracała. Szanowni państwo, 9 października została oddana do użytku druga jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego. Pani poseł mówiła najpierw o opóźnieniach, a później o rozliczeniach winnych tych opóźnień. Jeżeli chodzi o obwodnicę Gorzowa, to została ona wykonana w terminie, ale oddano ją do użytku z dużym poślizgiem. Wynikało to z dokonanej interpretacji zapisu dotyczącego tzw. istotnej zmiany. Nadzór budowlany nie uznał tego, do czego prawo miał projektant. Chodziło o likwida-

cję pewnego odcinka oświetlenia. Według projektu była to zmiana nieistotna, a według nadzoru zmiana istotna. Trzeba było wprowadzić aneks, procedura trwała bardzo długo i dopiero w następstwie nadzór wydał zgodę na użytkowanie drugiej jezdni. Stąd wzięło się opóźnienie w oddaniu obwodnicy do użytku.

Powracając do wątku drogi S3, chcę państwa poinformować, że dzisiaj została zakończona likwidacja tzw. przewiązki pomiędzy jezdniami, co oznacza, że na drodze nie powinno już być ciężkiego sprzętu. Przypuszczam, że zdjęcia, o których pani poseł mówiła, mogły dotyczyć tej właśnie sprawy, albo chodziło o remont węzła Sulechów, ale jest on objęty odrębnym kontraktem. Ten remont cały czas trwa. Bardziej jednak prawdopodobne jest to, że prace, o których pani opowiadała, wiązały się z likwidacją przewiązki. Jak powiedziałem, dzisiaj zostały ostatecznie skończone prace na S3, z wyjątkiem mostu na Odrze, który ma być gotowy w drugiej połowie przyszłego roku. Od jutra nie powinna pani poseł spotkać żadnego sprzętu na tej drodze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy moglibyśmy jeszcze liczyć na kilka zdań na temat brakującego odcinka A1? Jak to aktualnie wygląda?

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Krzysztof Kondraciuk:

Jeśli chodzi o odcinek pomiędzy Częstochową a Tuszynem, to w tej chwili trwa procedura przetargowa. Przetarg został ogłoszony mniej więcej w tym samym czasie, kiedy ogłaszaliśmy przetarg na S14 i zachodnią obwodnicę Łodzi, odcinek od Pabianic w kierunku Zgierza. Termin podpisania umowy na A1 to połowa przyszłego roku. Procedury trwają. Trudności biorą się stąd, że przebieg autostrady A1 będzie szedł po starym śladzie i dlatego podjęto działania w celu minimalizacji uciążliwości prac. Chodzi o poprawę przejezdności drogi nr 91, oczywiście tam, gdzie jest to możliwe. Trwają obecnie prace nad poprawieniem prawo- i lewoskrętów, skrzyżowań itd. Mają one na celu, jak powiedziałem, zmniejszenie uciążliwości. Dużo się tam w tej chwili dzieje, a każda wykonana praca ma swoje konsekwencje, które przekładają się na prace na innych ciągach komunikacyjnych.

Jeśli chodzi o obwodnicę Częstochowy, to w trakcie realizacji jest kilka odcinków. Problem wystąpił na jednym odcinku. Stan odcinka aktualnie nazwałbym dramatycznym. Realizuje go włoska firma SALINI. Jeśli chodzi o czasowe zaangażowanie, to jest ono na poziomie ok. 70%, ale zaangażowanie finansowe to zaledwie kilkanaście procent. Nie widać szans na jakiekolwiek przyspieszenie. Nie chcę wracać do polityki, ale muszę powiedzieć, że umowy, na które państwo powoływaliście się w dyskusji, które rzekomo miały być tak dobre, nierzadko zawierały bardzo poważne błędy. Ryzyko było przerzucane na wykonawcę, ale nie weryfikowano wiarygodności tych wykonawców. Dzisiaj okazuje się, że trzeba rozwiązywać problemy, ponieważ potencjał wykonawców okazał się być niewystarczający. Głównie liczyli oni bowiem na polskich podwykonawców. Jest to oczywiście poważna przyczyna występujących obecnie problemów i komplikacji.

Chciałbym zwrócić uwagę, że w dzisiejszej dyskusji przeważało podejście statystyczne. Siłą rzeczy musiało ono takie być, gdyż państwo dysponujecie słupkami, tabelkami i dlatego mówicie o średnich cenach, średnich kosztach itd. Takie podejście nie obejmuje całości zagadnienia i raczej starałbym się nie akcentować tak mocno pewnych spraw. Cena różnych odcinków bywa bardzo różna. W tej chwili realizujemy takie odcinki, których ceny wywrą zdecydowany wpływ na wzrost średniego poziomu ceny budowy kilometra drogi. Taka jest po prostu ich specyfika. Wynika to choćby z faktu, że musimy budować tunele. Być może nawet jeszcze w tym miesiącu zapadnie decyzja o części A południowej obwodnicy Warszawy, czyli tunel o długości 2 km pod Ursynowem. Kosztowny będzie także odcinek na S7 na Skomielnej Białej i jeszcze kilka innych. Te prace zawyżą nam średni koszt, ale co mamy zrobić w takiej sytuacji? Warunki gruntowe są takie, jakie są. Pamiętajmy, że w naszym kraju warunki wodno-gruntowe są wyjątkowo złe. Przygotowana dokumentacja była zrobiona bardzo pobieżnie. Nie chcę zanudzać statystyką, ale na przykład pojawił się kłopot z obwodnicą Koszalina, na środkowym odcinku o długości 4 km na drodze S6. Okazało się, że badanie geodezyjne wykonano co 700 m, a zróżnicowanie warunków gruntowo-wodnych pomiędzy miejscami wykonywania badań okazało

się być tak znaczące, iż okazało się, że niektóre języki spływu wód w kierunku morza uniemożliwiają realizację drogi w wariancie przyjętym w dokumentacji. W tej chwili są prowadzone bardzo szczegółowe analizy, robi się sondy gruntów itd. Nie mamy wyjścia, musimy tę drogę dokończyć, ale oczywiście terminy realizacji zostaną zmienione i wydłużone.

Mówię o tym, abyście państwo spróbowali przestać patrzeć na zawierane umowy w stereotypowy sposób. Każda umowa przewiduje standardową klauzulę, czyli 36 miesięcy do zakończenia budowy. Ten czas może zostać skrócony. Pamiętajmy jednak, że w trakcie realizacji, która trwa trzy lata, mogą pojawić się uwarunkowania, których nikt nie był w stanie przewidzieć w dokumentacji. W systemie „projektuj i buduj", w którym operujemy, tego rodzaju ryzyko przyjmuje na siebie wykonawca inwestycji i projektant. Trzeba mieć na uwadze, że wiele inwestycji było wcześniej realizowanych w systemie „buduj". Dokumentacja była dostarczana wykonawcy, ale nierzadko okazywała się ona po upływie pewnego czasu dokumentacją wysoce niedoskonałą. Wymagała uzupełnienia, poprawienia, a to wszystko pociągało za sobą dodatkowe koszty i czas. Optymalne rozwiązania tego wymagają.

Nie chciałbym powiedzieć, że do tej pory ciągle nie podjęto działań związanych z ochroną środowiska, na przykład jeśli chodzi o przejścia dla zwierząt itd. Jak powiedziałem, daleki jestem od polityki, ale to decyzja Sejmu sprawiła, że w minionym okresie powstawały bardzo długie ciągi akustycznych ekranów. Budowano je zarówno tam, gdzie były potrzebne, jak i tam, gdzie nikt ich nie potrzebował. I nie chodziło tylko o wysokość dopuszczalnego hałasu, ale także o stosowanie prawa. W tej chwili trwają prace nad nowymi wytycznymi dotyczącymi przejść dla zwierząt. Przypomnę, że jedno przejście dla zwierząt kosztuje ok. 20 mln zł. Tych przejść stawiano bardzo dużo. Policzyliśmy i wyszło nam, że w ostatnich latach na przejścia dla zwierząt wydano ok. 5 mld zł. Nie doliczaliśmy do tej kwoty skutków, jakie wywoływały zbudowane przejścia, na przykład w postaci podniesienia niwelety. Trzeba było wszystko zamykać w bariery energochłonne, które często stawiano akurat tam, gdzie były wykopy, ekrany akustyczne itd. Szereg tych działań było całkowicie bez sensu. Generowały one konkretne koszty i dlatego kilometr drogi kosztował aż tyle.

W tej chwili przeprowadziliśmy optymalizację, ale oczywiście nie zejdziemy z kosztami do poziomu, który oznaczałby pogorszenie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z pewnością tego nie zrobimy, natomiast tam, gdzie tylko możliwe, staramy się ograniczać koszty. Nie tniemy kosztów za wszelką cenę. Przede wszystkim decyduje w tej materii zdrowy rozsądek. Tam gdzie jest to możliwe obniżamy koszty, ale w sposób, który nie pogarsza bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Podjęliśmy szereg działań obniżających ponoszone koszty, ale nie łudźmy się, że ktoś zbuduje nam autostradę za pół ceny. Nikt tego nie zrobi, jeśli okaże się, że warunki gruntowo-wodne są bardzo ciężkie. Wtedy budowa musi kosztować, ale jest to zrozumiałe, ponieważ zależy nam na trwałości inwestycji. Drogi muszą nam służyć przez wiele lat. Pamiętajmy także o tym, że projektujemy nasze drogi pod kątem przyszłych potrzeb. Chodzi o późniejsze utrzymanie drogi po tym, jak zostanie już oddana do użytku. Zastosowane rozwiązania powinny w późniejszym terminie, w trakcie eksploatacji, generować jak najmniej kosztów.

Szanowni państwo, o drogach można mówić bardzo długo. Zasygnalizowałem jedynie pewne problemy, żeby pokazać szerszą perspektywę inwestycji drogowych. Średnia cena za kilometr to nie wszystko. Budowa dróg to praca na żywym organizmie. Każdy dzień przynosi nowe sytuacje i zmusza do szukania nowych rozwiązań. Jeżeli ktoś będzie zainteresowany szczegółami, to cała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest do państwa dyspozycji. Zapraszamy do nas, udzielimy wszelkich możliwych wyjaśnień. Proszę jednak o to, aby pewnych spraw nadmiernie nie uogólniać. Jeśli nie zna się szczegółów, to bardzo łatwo zbudować sobie fałszywy obraz rzeczywistości. Szczegóły tworzą zupełnie inny obraz niż w przypadku operowania uogólnieniami i schematycznym porównaniem średnich cen i kosztów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Wyczerpaliśmy listę mówców. Zamykam dyskusję. Na zakończenie proszę o zabranie głosu przedstawiciela wnioskodawców. Poseł Aldona Młyńczak, bardzo proszę.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Chciałabym podziękować panu ministrowi i panu dyrektorowi, wszystkim, którzy przyczynili się do przygotowania odpowiedzi na postawione przez nas pytania, a także posłom, którzy tak licznie dotrwali do końca posiedzenia. Dziękujemy za odpowiedzi, ale proszę liczyć się z tym, że nadal będziemy o pewne sprawy dopytywać. W interesie nas wszystkich, wszystkich Polaków, leży to, żeby sieć autostrad i dróg krajowych powstała jak najszybciej.

Nie mogę się powstrzymać od skomentowania ostatniej wypowiedzi pana dyrektora GDDKiA. Ile kilometrów A1 przybyło? 70 km? Tak pięknie pan o tym opowiadał, że aż trudno sobie wyobrazić, jak wyglądałaby ta wypowiedź, gdyby przybyło nam 900 km zamiast 70 km. Myślę, że posiedzenie Komisji trwałoby co najmniej 100 godzin. Zwracam uwagę, że warunki terenowe w Polsce się nie zmieniły. Teraz są dokładnie takie same jak były wcześnie, kiedy za budowę autostrad odpowiadała koalicja PO-PSL.

Na tym zakończę moją wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Szanowni państwo, nie ulega najmniejszej wątpliwości, że wszyscy posłowie z Komisji Infrastruktury, zarówno obecnej kadencji Sejmu, jak i poprzednich, są i byli zaangażowani w problemy znajdujące się w kompetencjach i obszarze zainteresowania Komisji.

Serdecznie dziękuję panu ministrowi Markowi Chodkiewiczowi i jego współpracownikom oraz panu dyr. Krzysztofowi Kondraciukowi z GDDKiA za aktywny udział w dzisiejszych obradach. Dziękuję paniom i panom posłom. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.